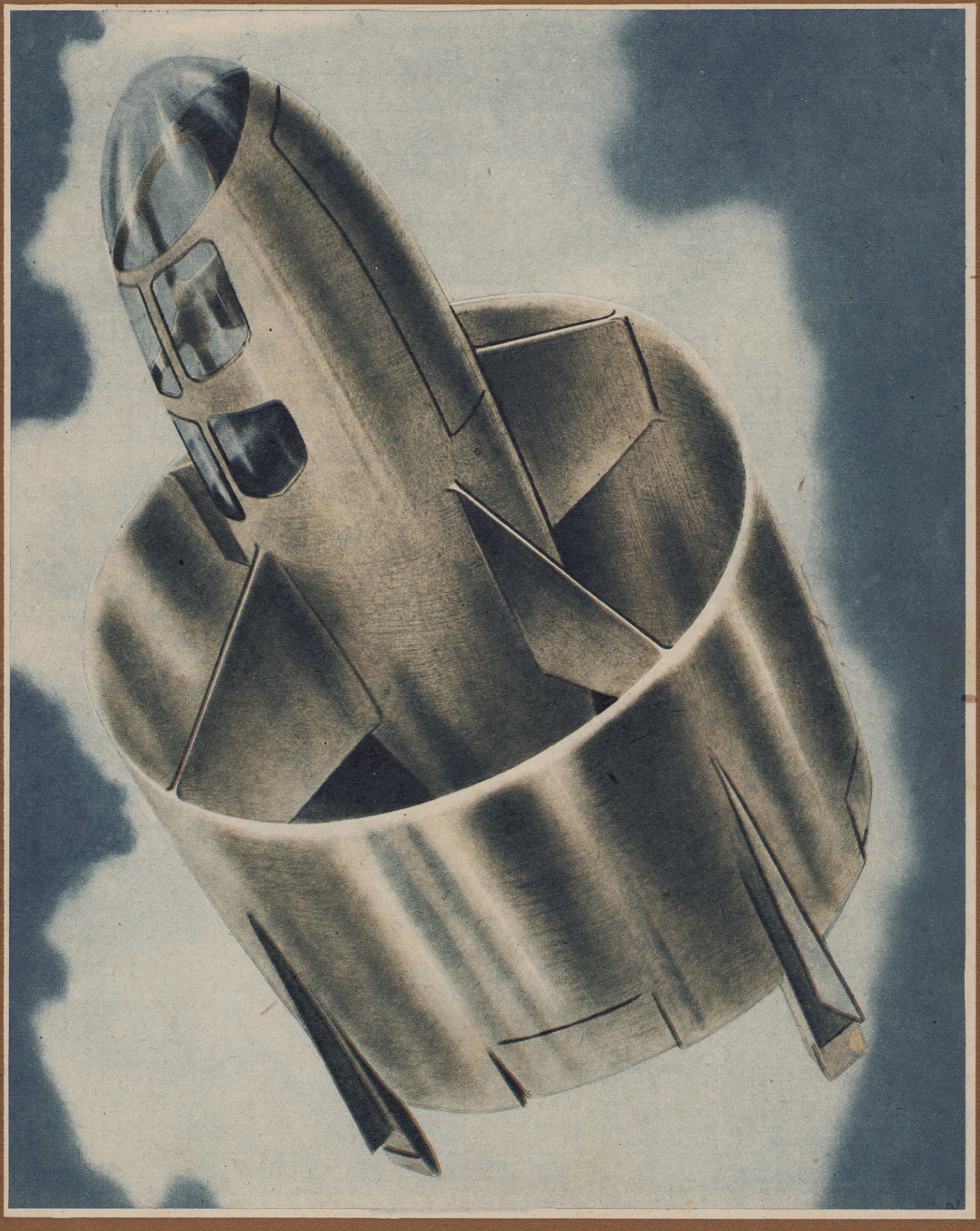
Skrzydlata POLSKA



NR 9 (191) • 27 LUTEGO 1955 • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

KRAJOWA NARADA AKTYWU LOTNIC

W DNIACH 19 — 20 lutego 1955 r. odbyła się w Bielsku-Białej Krajowa Narada Aktywu Lotniczego Ligi Przyjaciół Żołnierza, połączona z uroczystością wręczenia Sztandaru Przechodniego ZG ZMP zwycięzcy we współzawodnictwie międzyaeroklubowym w r. 1954 — Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu.

Referat sprawozdawczo-analityczny z realizacji zadań szkoleniowo-lotniczych w r. 1954, zawierający wytyczne do pracy na rok 1955, wygłosił Prezes Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej gen. bryg. Józef Turski, poczem wywiązała się bardzo ożywiona dyskusja.

Na Naradę przybyła serdecznie witana delegacja bratniej czechosłowackiej organizacji SVAZARM z Okręgu Ostrava.

W dniu 21 lutego br. odbyły posiedzenia: Rada Szybowcowa i Rada Spadochronowa Aeroklubu PRL.

Sprawozdanie z Narady zamieścimy w następnych numerach „Skrzydlatej Polski".

Poniżej podajemy uchwałę, podjętą przez uczestników Krajowej Narady Aktywu Lotniczego LPŻ:

WICEPREZES RADY MINISTRÓW DR ST. JĘDRYCHOWSKI POZDRAWIA KRAJOWĄ NARADĘ

W czasie obrad wpłynął do Prezydium Narady telegram o następującym brzmieniu:

Krajowa Narada Aktywu Lotniczego Ligi Przyjaciół Żołnierza.
Bielsko-Biała

Nie mogąc osobiście przybyć na dzisiejszą Waszą Naradę przesyłam wszystkim zebranym moje serdeczne pozdrowienia. Życzę zebranemu aktywowi sportu lotniczego coraz większych sukcesów w pracy nad stałym podnoszeniem swoich kwalifikacji.

Wiceprezes Rady Ministrów
Dr. St. Jędrychowski

Komisja Wnioskowa Krajowej Narady Aktywu Lotniczego LPŻ w składzie: mjr Donigiewicz, kpt. Wapniarski, kpt. Konieczny, dr Kornaszewski, inż. Kostia, tow. Popiel, tow. Gajewski zaproponowała następującą uchwałę, która po wprowadzeniu poprawek przyjęta została przez zebranych w następującym brzmieniu:

Aktyw lotniczy Ligi Przyjaciół Żołnierza, zebrany w dniach 19—20. II. 1955 r. na Krajowej Naradzie w Bielsku, w siedzibie Bielsko-Bialskiego Aeroklubu LPŻ — zwycięzcy we współzawodnictwie za rok 1954, podejmuje jako wytyczne działania w zakresie szkolenia i sportu lotniczego uchwałę następującej treści:

1. Po wysłuchaniu i przedyskutowaniu referatu Prezesa Zarządu Głównego LPŻ i Aeroklubu PRL gen. bryg. Józefa Turskiego, w oparciu o znajomość przebiegu realizacji zadań w zakresie szkolenia i sportu lotniczego LPŻ i jego wyników w roku ubiegłym, narada stwierdza poważną poprawę jakości i wyników szkolenia, poprawę stylu pracy szkoleniowej i podniesienie pracy polityczno-wychowawczej na wyższy poziom w porównaniu z rokiem 1953.

2. Jednocześnie uczestnicy narady stwierdzają, że obok niewątpliwych osiągnięć — w pracy naszej występuje jeszcze szereg braków i niedociągnięć natury organizacyjnej, polityczno-wychowawczej i szkoleniowej, braków, które w poważnym stopniu utrudniają i hamują rozwój tych dziedzin pracy w LPŻ.

Biorąc pod uwagę powyższe, w trosce o poprawę naszej pracy, należy w bieżącym roku szkoleniowym zwrócić uwagę na następujące odcinki i zagadnienia:

SZKOLENIE LOTNICZE

1. Modelarstwo lotnicze.

Nasze modelarstwo lotnicze, posiadające duże znaczenie dla lotnictwa tak ze względu na jego propagandę jak i na przygotowywanie i wychowywanie młodzieży na przyszłych specjalistów lotniczych, nie może być zapomnianym odcinkiem pracy w LPŻ. W zakresie modelarstwa lotniczego mamy pewne osiągnięcia w stosunku do roku 1953 i lat ubiegłych, ale są one niewspółmiernie niskie w stosunku do naszych potrzeb i możliwości.

Stąd w oparciu o dotychczasowe doświadczenie oraz doświadczenia z Zawodów Międzynarodowych w Moskwie, należy:

a) rozszerzyć działalność LPŻ w zakresie modelarstwa lotniczego w bieżącym roku, zwłaszcza w tych miejscowościach, gdzie prowadzimy akcję przyjęć na szkolenie lotnicze — poprzez: zwiększenie sieci modelarni i objęcie nią większej ilości młodzieży oraz częstsze i lepsze organizowanie imprez i zawodów modelarskich. Szczególną uwagę należy zwrócić w bieżącym roku na rozwój wyczynu modelarskiego,

b) mocniej i szerzej wychodzić z problematyką i szkoleniem modelarskim do szkół. Silniej powiązać się z istniejącymi modelarniami w szkołach, w Młodzieżowych Domach Kultury, w Domach Harcerza oraz spowodować powstawanie nowych modelarni w wymienionych ośrodkach,

c) w każdym Aeroklubie, w którym dotychczas nie ma modelarni, należy taką zorganizować oraz dopilnować, aby istniejące już modelarnie przy Aeroklubach stawały się coraz bardziej wzorowymi modelarniami, skupiającymi najmłodszych w naszych Aeroklubach,

d) Zarząd Główny LPŻ powinien troskliwiej zająć się zagadnieniem modelarstwa, spowodować, aby intensywniej i na codzień zagadnieniem tym żyły nasze Zarządy Wojewódzkie i pozostałe instancje w terenie oraz zwrócić szczególną uwagę na zagadnienie zaopatrzenia materiałowego modelarstwa, traktując tę sprawę jako bardzo ważną i pilną.

2. Szkolenie i sport spadochronowy.

Nasze spadochroniarstwo coraz bardziej skupia na sobie uwagę młodzieży i ma wszelkie dane ku temu, aby stawać się coraz bardziej popularnym i masowym rodzajem szkolenia i sportu. W oparciu o dotychczasowe wyniki pracy i doświadczenia oraz w związku z naszymi potrzebami — wyniki pracy w spadochroniarstwie musimy wydatnie powiększyć w roku 1955

W związku z tym należy:

a) wzmocnić propagandę spadochroniarstwa wśród młodzieży w celu zyskiwania coraz większej liczby młodych entuzjastów tego sportu. Traktować spadochroniarstwo jako bardzo ważny odcinek pracy, jako szkolenie podstawowe, umożliwiające dalszą specjalizację w lotnictwie.

b) podstawowe szkolenie spadochronowe, teoretyczne i praktyczne, prowadzić w Aeroklubach, a nie w Centrum Wyszkolenia Spadochronowego, co umocni wprowadzenie zasady szkolenia przejściowego od spadochroniarstwa do lotnictwa silnikowego oraz bardziej zwiąże młodzież z Aeroklubami i przyczyni się do wypracowania lepszych form szkolenia,

c) Aerokluby winny tak rozplanować przebieg szkolenia spadochronowego, aby do końca czerwca bieżącego roku zrealizować co najmniej 50% planu — w celu umożliwienia wielu instruktorom wyjazdu na różne kursy, jakie będą organizowane w drugiej połowie bieżącego roku,

d) w pełni wykorzystać wszystkie wieże spadochronowe, z których skoki powinny być podstawą i warunkiem dla dalszego szkolenia spadochronowego. Zarząd Główny LPŻ powinien zwrócić szczególną uwagę na sprawę pełnego przygotowania wież spadochronowych przez „Mostostal".

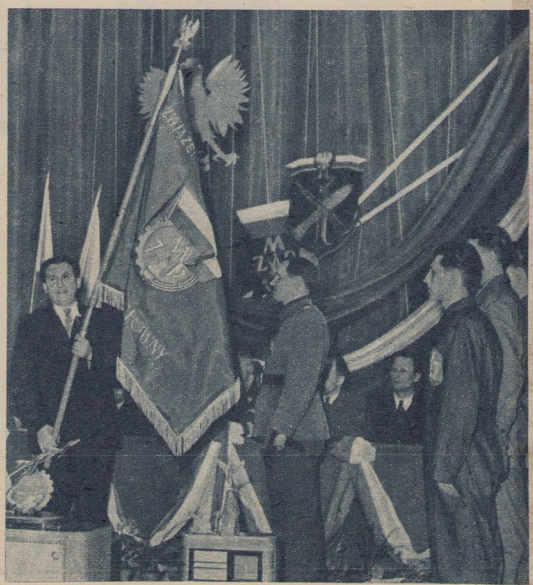
e) rozwijający się wyczyn spadochronowy otoczyć szczególną opieką, stwarzając mu mocne podstawy teoretyczne, praktyczne i sprzętowe.

3. Szkolenie i sport szybowcowy.

Na tym odcinku posiadamy już niemałe osiągnięcia, ale mamy też jeszcze wiele braków i niedociągnięć, które bezwzględnie musimy usunąć, by zagwarantować dalszy, pomyślny rozwój szkolenia i sportu szybowcowego. W związku z tym należy:

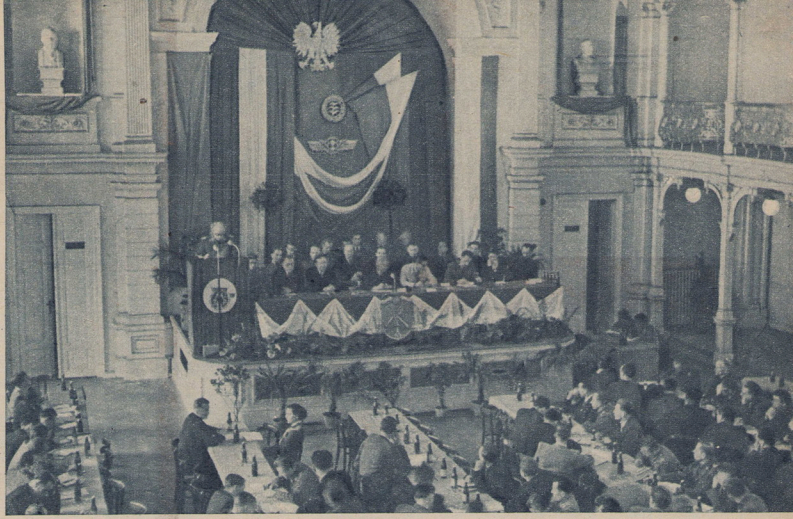
a) poczynić odpowiednie kroki dla wygospodarowania w pełni posiadanych rezerw,

Na uroczystej akademii, jaka miała miejsce w dniu 19.II. br. w sali Teatru Miejskiego w Bielsku, odbyło się wręczenie Sztandaru Przechodniego ZG ZMP zwycięskiemu Aeroklubowi Bielsko-Bialskiemu. Na zdjęciu: członek Prezydium ZG ZMP tow. Grudzień przekazuje sztandar pocztowi sztandarowemu Aeroklubu Bielsko-Bialskiego. *Foto: B. Koszewski (2).*



NASZA OKŁADKA: Najnowszą, niezwykłą w swym pomyśle konstrukcją samolotu, jest tzw. Coleopter, czyli samolot z płatami pierścieniowymi, mogący pionowo startować i lądować. Rysunek na okładce przedstawia projekt Coleoptera pasażerskiego. Na temat Coleopterów — patrz informacja na str. 7.

CZEGO LPŻ



Pierwszy dzień obrad. Na mównicy — prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski wygłasza referat sprawozdawczo-analityczny z realizacji zadań szkoleniowo-lotniczych w r. 1954.

w kierunku poważnego umasowienia szybownictwa w kraju oraz zwiększenia bazy dla dalszego rozwoju naszego wyczynu szybowcowego,

b) wydajniej podnieść jakość i poziom szkolenia szybowcowego przez — na przykład — zniesienie nadawania uprawnień pilota szybowcowego III klasy w Szkołach Ślizgowych. Tytuł ten należy nadawać w Aeroklubach, po dodatkowym wylataniu przez każdego kandydata określonej ilości lotów treningowych,

c) podstawowe szkolenie szybowcowe w Aeroklubach prowadzić według obowiązującego programu. Trening i wyczyn prowadzić w Aeroklubach i innych Ośrodkach według opracowanych zasad i wytycznych ZG LPŻ, z uwzględnieniem dawania większej możliwości treningu starszym pilotom oraz umożliwiając wyczynowcom bicie rekordów krajowych i międzynarodowych. Niezależnie od szkolenia instruktorów w Lisich Kątach, dla pokrycia istniejących jeszcze braków należy przygotować kandydatów na instruktorów w Aeroklubach,

d) sprawy: metody szkolenia jedno- i dwumiejscowego oraz zagadnienia zawodów juniorów i wprowadzenia masowego szkolenia wakacyjnego w jednym z byłych Ośrodków masowego szkolenia szybowcowego — przekazać do rozpatrzenia Radzie Szybowcowej,

e) należy poczynić starania w kierunku wprowadzenia sprzętu radiowego na szybowce oraz produkowania w kraju szybowcowych przyrządów pokładowych.

4. **Szkolenie i sport samolotowy.**

Wyszkolenie pilotów samolotowych jest najwyższym rodzajem szkolenia w LPŻ. Jest to bezpośrednia nasza produkcja dla wojska i innych potrzeb w kraju. Wymaga ona z naszej strony szczególnej troski i opieki oraz mobilizacji wszystkich sił dla pełnego wykonania planu szkolenia samolotowego. Stąd należy:

a) tak przygotować środki i tak rozstawić nasze siły, aby w bieżącym roku szkoleniowym wykonać w pełni plan, tak w zakresie szkolenia pilotów według pierwszej jak i według drugiej części programu,

b) do dnia 20 kwietnia 1955 r. zrealizować 60% materiałów z zajęć teoretycznych, tak, aby wygospodarować więcej czasu na praktyczne szkolenie w okresie lotnym. Okres ostatnich dwóch tygodni przed rozpoczęciem sezonu letniego wykorzystać na przygotowanie naziemne z całym personelem, bez względu na stopień i stanowisko,

c) wykonać całkowicie program podstawowego wyszkolenia samolotowego do 15 września bieżącego roku oraz w każdej macierzystej jednostce przeprowadzić egzaminy na pilota III klasy w okresie od 1 do 30 września. Wszyscy szkoleni podstawowo w 1 eskadrze powinni odpowiadać warunkom przyjęć na szkolenie wojskowe,

d) w związku z wprowadzeniem do szkolenia samolotów „Junak-2" personel latający i techniczny winien zwrócić szczególną uwagę na właściwe przygotowanie i eksploatację nowego sprzętu oraz na maksymalną jego znajomość,

e) ZG LPŻ powinien przedsięwziąć odpowiednie kroki, aby spowodować powstanie właściwego typu samolotu sportowego,

f) Aeroklub PRL powinien jak najszybciej stworzyć Radę Samolotową, która między innymi zajęłaby się wszystkimi ważnymi zagadnieniami sportu samolotowego i jego wyczynu, który staje się obecnie coraz bardziej aktualny.

PODNIESIENIE STYLU PRACY

Aby w pełni wykonać postawione przed lotnictwem LPŻ zadania, należy podnieść na wyższy poziom i poprawić styl naszej pracy. W związku z czym trzeba:

1. zlikwidować nadmierną jeszcze w pionie lotniczym biurokrację, nadmierne załatwianie wielu spraw a nawet kontrolowanie pracy „papierkami'. Należy ograniczyć do koniecznego minimum sprawozdawczość. Przestać widzieć „papierek" jako jedyny i złoty środek załatwiania wszelkich spraw,

2. mocniej powiązać w bezpośrednim kontakcie jednostki wyższe z jednostkami podległymi oraz tak usytuować kontrolę, aby była ona pomocą dla jednostki kontrolowanej. Zwiększyć częstotliwość i poprawić jakość wyjazdów pracowników ZG w teren, w celu udzielania pomocy terenowi,

3. dać, o ile to jest możliwe i zgodne z przepisami i prawem lotniczym, więcej inicjatywy i samodzielności terenowi. Zlikwidować komenderowanie i dyrygowanie oraz mocniej wsłuchiwać się w głosy terenu,

4. częściej i lepiej, tak w Aeroklubach i Szkołach jak i w instancjach LPŻ, analizować w ciągu roku wykonywanie planów wyszkolenia na każdym odcinku. Pomagać jednostkom w jak najbardziej rytmicznym realizowaniu planów wyszkolenia,

5. mocniej niż dotąd oprzeć się na kolektywie. Zasadą kolektywnej pracy musi być przepojony cały nasz aparat i aktyw. Mocniej oprzeć się o POP i Koło ZMP w Aeroklubie, lepiej widzieć w pracy pomoc organizacji związkowej, uaktywnić Rady Klubów oraz usprawnić szefostwo zakładów pracy nad Aeroklubami,

6. rozwijać i pogłębiać cenny ruch współzawodnictwa między aeroklubami i szkołami oraz wewnątrz tych ośrodków. Ruch współzawodnictwa i racjonalizatorstwa powinien objąć w bieżącym roku cały aparat etatowy w jednostkach oraz ich aktyw i szkolących się pilotów,

7. mocno i zdecydowanie oprzeć się na codziennej współpracy ze Związkiem Młodzieży Polskiej, tak w dziedzinie szkolenia jak i realizacji planu, a przede wszystkim na odcinku akcji przyjęć na szkolenie. W bieżącym roku typowanie młodzieży do szkolenia lotniczego przez Koła ZMP i prowadzenie akcji przyjęć w ciągu całego roku powinno stać się obowiązującą zasadą. Uczestnicy narady stawiają konkretny wniosek, aby akcję przyjęć na szkolenie lotnicze w przyszłym roku — zakończyć do końca grudnia bieżącego roku i aby w stosunku do wszystkich tych, którzy nie zrealizują w pełni tego postanowienia, wyciągnąć jak najostrzejsze wnioski organizacyjne,

8. wzmocnić troskę o człowieka — o kadrę instruktorską i szkolących się, otoczyć ich troskliwą opieką i w miarę możliwości stworzyć jak najlepsze warunki pracy w naszych jednostkach. Opracować zagadnienie dożywiania pilotów i ich dojazdów na trening w aeroklubach,

9. mocno oprzeć się w pracy polityczno wychowawczej na Uchwale Ostrowskiej, zagwarantować jej pełną realizację, zwracając szczególną uwagę na rozwój pracy społecznej całego personelu instruktorskiego i szkolących się w Aeroklubach i Szkołach, na lepsze wykorzystanie materiałów „Skrzydlatej Polski" i „Elpeżetowca" w codziennej pracy propagandowo-politycznej i szkoleniowej. Nawiązać ścisły kontakt z wytwórniami filmowymi dla wykorzystywania w naszej pracy propagandowej i szkoleniowej filmów krótkometrażowych,

10. szczególną uwagę zwrócić na właściwe przygotowanie, przeprowadzenie i propagandowe wykorzystanie imprez lotniczych bieżącego roku, a zwłaszcza międzynarodowych zawodów szybowcowych na Węgrzech, międzynarodowych zawodów spadochronowych w Bułgarii oraz międzynarodowych zawodów modeli latających w Czechosłowacji.

PRACE NAUKOWO-KONSTRUKCYJNE

Uzyskanie wysokiego poziomu szkolenia, wyczynów i rekordów lotniczych wymaga budowania sprzętu na jak najwyższym poziomie, z czym nierozerwalnie związane jest stałe podwyższanie kwalifikacji konstruktorów oraz modernizowanie metod konstrukcyjnych i technologicznych. Dlatego powinniśmy:

1. częściej organizować spotkania pilotów i mechaników z konstruktorami dla wymiany doświadczeń,

2. umożliwić w aeroklubach konstruktorom naukę pilotażu szybowcowego i samolotowego na określonych warunkach,

3. umożliwiać konstruktorom wyjazdy zagranicę w większym kolektywie, dla poznania przemysłu lotniczego Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej,

4. przystąpić w najkrótszym czasie do budowy rekordowego szybowca przeznaczonego na mistrzostwa świata, w oparciu o najnowocześniejsze metody naukowe i konstrukcyjne.

PODNIESIENIE STOPNIA BEZPIECZEŃSTWA SZKOLENIA I WALKA Z WYPADKAMI LOTNICZYMI

1. Należy podnieść wydajnie w stosunku do ubiegłego roku wskaźniki bezpieczeństwa we wszystkich rodzajach szkolenia:

a) poprzez lepsze przygotowanie sprzętu i poprawienie stylu pracy personelu lotnotechnicznego,

b) poprzez lepsze teoretyczne przygotowanie ucznia według obowiązujących założeń,

c) poprzez dobrą znajomość sprzętu lotniczego przez personel latający.

2. Należy zaprowadzić żelazną, konsekwentną dyscyplinę lotniczą. Bezwzględnie tępić wszelkie, choćby najdrobniejsze przejawy braku lub naruszania dyscypliny i przepisów lotniczych.

Zadania nasze są trudne i odpowiedzialne, wymagają pełnej mobilizacji wszystkich sił i środków. Są one jednak realne i możliwe do pełnego wykonania w oparciu o doświadczenia własne i przebogate doświadczenia bratniej organizacji DOSAAF w Związku Radzieckim.

Dlatego uczestnicy Narady zobowiązują się zrealizować w pełni plan wyszkolenia w roku 1955 na wszystkich odcinkach i o wykonawstwie zameldować kierownictwu na następnej Krajowej Naradzie Aktywu Lotniczego, w imię pokoju i bezpieczeństwa naszej Ojczyzny.

KRAJOWA NARADA AKTYWU LOTNICZEGO LIGI PRZYJACIÓŁ ŻOŁNIERZA

Bielsko-Biała, 19—20 lutego 1955 r.

Modele redukcyjne na wystawie zwracały uwagę zwiedzających precyzją i estetyką wykonania. Zapewne poznajecie odrzutowego MiG-a i pasażerskiego Il-a? (zdjęcie z lewej). Po prawej: instruktorka Aeroklubu Wrocławskiego objaśnia młodzieży zwiedzającej wystawę konstrukcję szybowca „Jaskółka".

WROCŁAWSKA WYSTAWA LOTNICZA

SAMOLOT CSS-13, szybowce „Jaskółka" i „ABC", gabloty ze ślepym rejonem lotów, przekroje przyrządów pokładowych, gaźnik silnika lotniczego, amortyzator, tabele, wykresy, plansze pokazujące odznaki lotnicze, fotografie przodujących ludzi lotnictwa sportowego na Dolnym Śląsku, filmy lotnicze i wiele innych ciekawych rzeczy z zakresu lotnictwa. Wszystko to oglądali mieszkańcy Wrocławia na wystawie lotniczej, zorganizowanej przez ZW LPŻ i ZW ZMP w gmachu NOT **dla uczczenia II Zjazdu ZMP.**

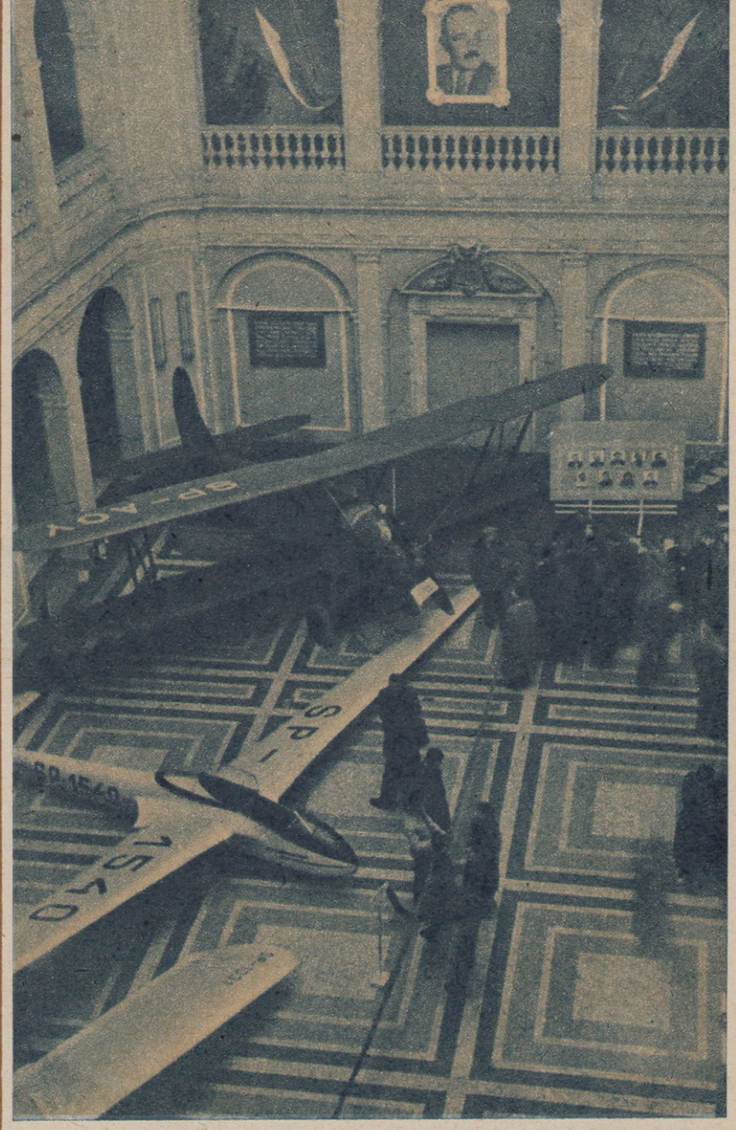
W sposobie urządzenia wystawy przejawił się duży smak i poczucie estetyki jej organizatorów, którzy uczynili dużo, aby jak najbardziej uprzystępnić ją zwiedzającym. Przejawem tej troski było m. in. pełnienie na wystawie funkcji informatorów przez pilotów i instruktorów Aeroklubu Wrocławskiego.

Zainteresowanie wystawą było ogromne. Dzień w dzień zwiedzało ją kilka tysięcy osób, zwłaszcza młodzieży szkolnej, która wzięła także udział w konkursie rozpisanym przez organizatorów na najlepszą pracę piśmienną na jeden z wybranych tematów: „Co zainteresowało mnie na wystawie" i „Jak ZMP realizuje, lub jak zamierza realizować uchwałę Zarządu Głównego o szefostwie nad lotnictwem". Najlepsze z tych prac przesłane zostaną do Zarządu Miejskiego ZMP, gdzie oceni je komisja konkursowa.

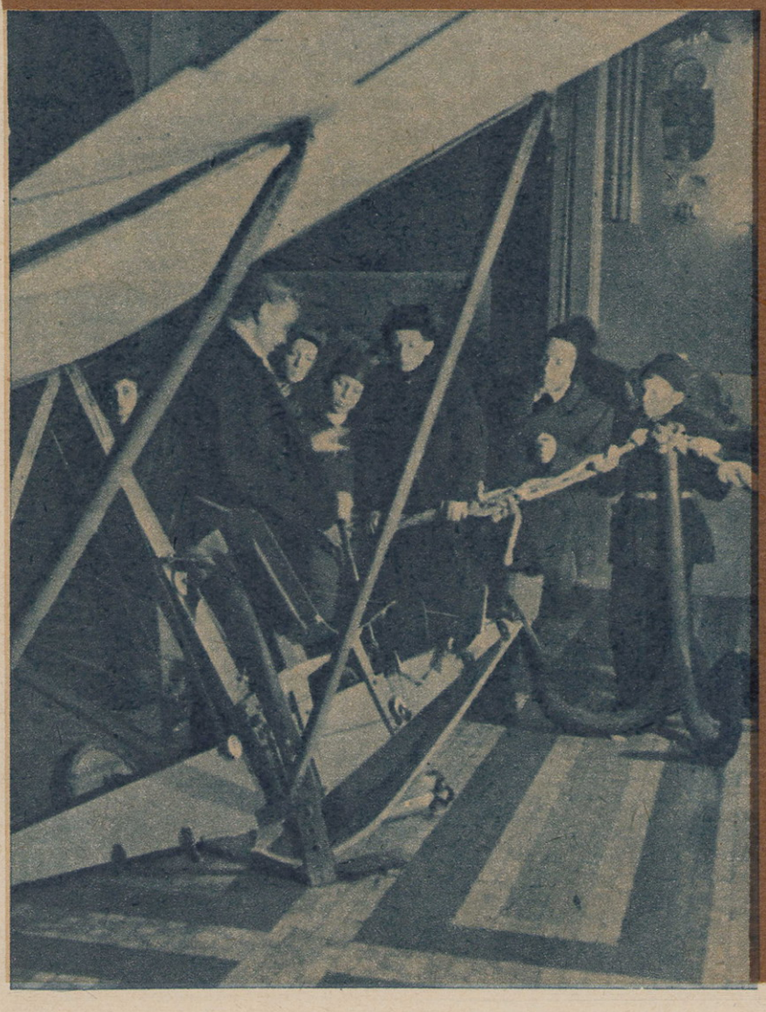
Przewidziane jest 15 nagród. Będą to między innymi loty samolotem i szybowcem, wycieczki na lotnisko i skoki z wieży spadochronowej oraz książki lotnicze.

Foto: B. Koszewski (5)

H. J.



Najmłodsi goście przy szybowcu „ABC". Instruktor demonstruje działanie drążka sterowego: „Oddając drążek do przodu, zwiększamy prędkość lotu szybowca..."



Niewiele różni się od zwykłego turystycznego plecaka, ale wystarczy w powietrzu pociągnąć za uchwyt, a wykwitnie z niego biała czasza spadochronu.

LOTNISKA zamknięte

Napisał: FLORIAN KORTUS
Ilustr.: J. M. WOJCIECHOWSKI

OPOWIADANIE

W końcu zostaliśmy wchłonięci przez ciemną, wilgotną masę chmurową. Grzegorz natychmiast włączył radiokompas [3]), nastrajając się na radiolatarnię [4]) w Bückeburgu. Wskazówka biegnie zdecydowanie po okrągłej tarczy i staje na cyfrze „0", wskazując prosty lot do celu. Władzio uprzedzając moje życzenie podaje odebrany komunikat meteo. Patrzę na zapisaną kartkę i czytam kilkakrotnie nieprzyjemną, wręcz wrogą dla nas treść.

— Coś tak spoważniał? — pyta Grzegorz.

— Masz, czytaj sam.

Nad kartką trzymaną przez Grzegorza pochylają się głowy kolegów.

— Cholerna pogoda. Widzialność 800 metrów, a pułap tylko 100 metrów. Jeszcze ten deszcz ze śniegiem potrzebny jest jak dziura w moście — przeklina Roman ze zmarszczką na czole.

— Robi się wesoło — dodaje Grzegorz.

Niepogoda przesuwająca się z zachodu na wschód obejmuje w szybszym tempie tereny Niemiec, aniżeli przewidywał to przed startem komunikat z Bückeburga. Sytuacja staje się poważna, wymagająca natychmiastowej decyzji. Będąc w tak ciężkich warunkach mamy prawo lecieć bezpośrednio do Paryża i poczekać na poprawę pogody. Takie rozwiązanie byłoby kuszące, gdyż łączy się z przyjemnym pobytem w Paryżu. Wiem jednak, że w Bückeburgu czekają polscy lekarze, że za każdy dzień ich pobytu i postoju uszkodzonego samolotu trzeba płacić Anglikom dewizami.

Podjąłem już decyzję. Chcę jednak pomimo to usłyszeć zdanie całej załogi.

— Lądujemy, czy lecimy do Paryża? — zadaję pytanie obserwując badawczo oblicza kolegów.

Na twarzy Romana widzę wewnętrzną walkę, Antoś i Władzio wyczekują tylko na wypowiedź reszty załogi. Grzegorz stojąc w przejściu zastanawia się i wreszcie odpowiada twardym głosem:

— Siadamy.

— Pewnie, zaś tam czekają pasażerowie — mówi Antoś.

— Prujemy do Bückeburga — zamyka rozmowę Roman.

Wdzięczny jestem kolegom za poparcie mojej cichej decyzji.

— Słuchajcie. Wyjaśnię sposób lądowania. Normalne przebijanie chmur nad lotniskiem jest niemożliwe i niepotrzebne, gdyż wiemy gdzie jest radiolatarnia. Chmury będziemy przebijać w dolinie rzeki przepływającej na zachód od lotniska. Brak wzniesień, jak wskazuje mapa, umożliwi bezpieczne przejście chmur, a następnie z widocznością ziemi powrót na lotnisko, posługując się radiobusolą i mapą. Rozumiecie?

— Jasne — odpowiadają, studiując w dalszym ciągu mapę.

Oczekujemy teraz na ostatni komunikat meteo i optyczny sygnał wskazujący minięcie radiolatarni, a tym samym lotniska. Władzio zawiadamia, że pogoda na lotnisku jest bez zmian. Po chwili strzałka wskaźnika optycznego porusza się nerwowo raz w prawo raz w lewo, aby szybkim ruchem osiągnąć liczbę 180. W tym momencie minęliśmy radiolatarnię. Patrzę na zegarek, aby dokładnie po trzech minutach, czyli minięciu pasma wzniesień, jak obliczył Grzegorz, rozpocząć przebijanie chmur.

— Uwaga, schodzimy! Roman, podawaj wysokość!

Przymykam gaz i pod bardzo łagodnym kątem obniżamy wysokość.

— 500, 400, 300, 200 metrów — podaje głośno Roman.

Patrzę przez szybę, na której widzę jak gdyby drugimi oczami osiadające maleńkie kropelki deszczu. Zsuwają się powoli, łączą z wieloma spotkanymi po drodze, pędzą już szybciej, zwiększając swoją objętość, aby jako już dorodne krople, pozostawiając mokry ślad, zginąć z pola widzenia. Przed szybą widzę tylko szarą, bezkształtną masę.

— Wysokość 150, 100 metrów!

W każdej chwili powinna ukazać się ziemia. Wytężam wzrok.

— Wysokość 90, 80 metrów! — padają słowa wypowiedziane zachrypłym głosem przez Romana.

Robi mi się gorąco. Coraz mocniej ściskam stery. W kabinie, gdyby nie huk od pracujących silników, można by usłyszeć przelatującą muchę. Oczy wszystkich wlepione są w tarczę wysokościomierza, na której wskazówka systematycznie coraz wolniej przybliża się do liczby 70.

W przejściu, pochylony do przodu, stoi Antoś pełen napięcia, z rękami na dźwigniach gazu. Z tyłu słyszę przyspieszony oddech Grzegorza. Myśli tańczą błyskawicznie, zapierają dech w piersiach: a jeśli przed nami stoi wysoka wieża? Ale już nie mam nawet na to czasu, gdyż chmura poczyna nagle ciemnieć. Wiemy, że za moment ukaże się ziemia. Wytężam wzrok, skupiam się w najwyższym stopniu, aby być przygotowanym na to, co ujrzę.

— 65 metrów — podaje powoli Roman, prawie szeptem.

Nagle zamajaczyła ziemia przesłonięta cienką warstwą chmury, uniemożliwiając ocenę wysokości, a następnie zobaczyłem wyraźnie łąkę i pole z dwoma domkami, które mignęły pod samolotem. Nie czekając dłużej, gwałtownie zwiększam kąt szybowania, aby jak najszybciej znaleźć się pod warstwą chmur i powiększyć pole widzenia do przodu. Odczuwam lekkie odprężenie nerwów, napiętych dotychczas do ostateczności. Antoś i Grzegorz lekko cofnęli się wgłąb kabiny, szukając jak gdyby pewniejszego oparcia. Lecimy na wysokości około 20 metrów wzdłuż rzeczki, przy słabej widoczności z przodu.

— Z lewej maszt!! — krzyknął nagle Grzegorz.

Rzuciłem błyskawicznie wzrokiem w tym kierunku i... maszyna, nagle przyciśnięta przeze mnie do ziemi, leci dotykając prawie kadłubem niskich drzew. Potężny maszt linii wysokiego napięcia mignął obok nas z lewej strony w odległości 100—150 metrów z piorunującą prędkością, jak widmo.

— Pełen gaz! — wołam ciągnąc na siebie sterownicę.

Silniki zawyły potężnym, wysokim tonem i za chwilę ziemia ginie tak prędko, jak się pojawiła. Wznosimy się mozolnie coraz wyżej, aby osiągnąć bezpieczną wysokość.

— W takich warunkach dolot do lotniska na siłę nie wróży nic dobrego. Lecimy do Paryża! Podaj dokładny kurs — zwróciłem się do Grzegorza, oddając prowadzenie samolotu Romanowi.

Władzio, gdy tylko to usłyszał, już stuka kluczem nadawczym, prosząc Paryż o pogodę. Na wysokości 400 metrów czuję wyraźne odprężenie mięśni i nerwów.

— O rany, czy wiecie, że przelecieliśmy pod drutami? Jeszcze teraz mam gęsią skórę jak pomyślę, że mogliśmy nadziać się... — nie dokończył wyraźnie zmienionym głosem Antoś.

— Aleś Krzysztof przycisnął maszynę... — myślałem, że brzuchem dotyka drzew — z podziwem w głosie powiedział Grzegorz.

— Co miałem robić, przecież nie wiedziałem na jakiej wysokości rozwieszone są druty. Górą przejść nie było można, a tylko wpaść na nie — wyjaśniłem patrząc na Romana, czerwonego jeszcze na twarzy.

— Cholera — odrzekł lakonicznie.

Władzio znowu podaje karteczkę. Czytam i oczom nie wierzę: „Paryż QGO [5]) mgła" — lotnisko zamknięte.

— Bierz komunikat z Brukseli! — wołam.

— Podaj kurs do Brukseli — proszę Grzegorza, oddając kartkę Romanowi.

Niespodziewanie na wysokości 600 metrów wyskakujemy z chmur. Pod nami w odległości około 5 kilometrów od dość dużego miasta widzimy piękne lotnisko z pasami startowymi, przesłaniane gdzieniegdzie pojedynczymi płatami chmur. Porównujemy teren z mapą i dochodzimy do wniosku, że jest to Wiedenbrück.

— Może tutaj wylądujemy? — mówi nieśmiało Roman.

— Jest to angielskie lotnisko wojskowe, trzeba uzyskać zezwolenie. Zapytaj ich, czy można lądować — zwracam się do Władzia.

Za chwilę przychodzi odpowiedź: „Poczekać na decyzję". Lecimy dalej w kierunku Brukseli, oczekując na odpowiedź. Wreszcie przychodzi... odmowna.

— Bierz prędko pogodę z Brukseli — zwracam się do Władzia.

Wkrótce otrzymujemy, jest beznadziejna: „QGO mgła" — lotnisko zamknięte.

— Wracajmy. Lądujmy bez pozwolenia na lotnisku w Wiedenbrück. Mamy do tego pełne prawo w tak poważnej sytuacji meteo — odzywa się załamanym głosem Roman.

---

[3]) Radiobusola — przyrząd wskazujący położenie radiolatarni, na którą został on nastrojony.
[4]) Radiolatarnia — radiostacja-automat, nadająca sygnały na określonych stałych falach. Służy do ustalenia położenia samolotu przez namierzanie własne.
[5]) QGO — w międzynarodowym kodzie oznacza bardzo ciężkie warunki meteorologiczne na lotnisku.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

TADEUSZ MALINOWSKI

Fraszki lotnicze

GORLIWY

Wtedy instrukcję w garści trzyma,
Kiedy od tygodni lotów nie ma.

*

PRZESTROGA

Aby zacząć loty wiosną,
Trzeba do nich dorosnąć.

*

LAWIRANT

Pewnemu kierownikowi aeroklubu

Badał słoneczną pogodę
Nim wyrzekł swoje zdanie:
— Loty zawieszam, kochani —
Znalazłem rozwiązanie.

*

NOWOŚĆ

Gdy ujrzano w klubie „Junaka",
Każdy pilot śmiał się i... płakał.

*

S... O... S...

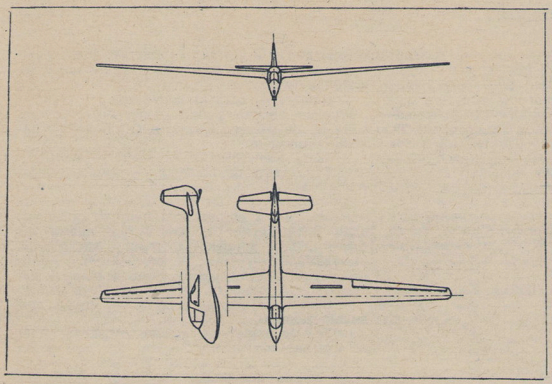
„Jaskółki" piszczą o radio, bo rok 55-ty —
Więc gdzie szybownictwa nowe horyzonty?

*

MARZENIE

Był sobie biurokrata — dodatek lotniczy,
Wielu liczyło, ale nikt nie mógł policzyć.
I choć minęło sporo historycznych dat —
On ciągle snem straszy od miesięcy i... lat.

SZYBOWCE LAM

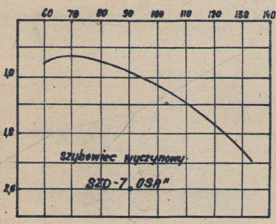


IS-7 „OSA" (Polska)

Szybowcowy Zakład Doświadczalny
Konstr. inż. T. Kostia

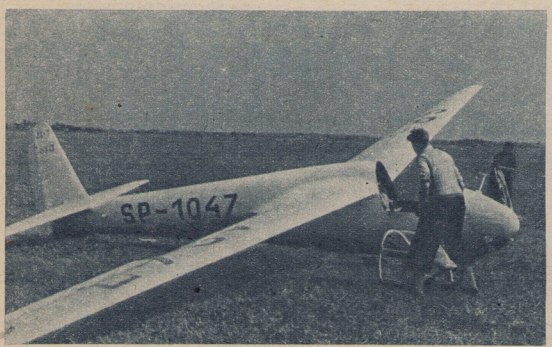
DANE TECHNICZNE:

rozpiętość	— 15,0	m
długość	— 6,8	m
powierzchnia nośna	— 14,1	m²
wydłużenie	— 16,0	
ciężar	— 215,0	kG
ciężar w locie	— 300,0	kG
obciążenie	— 21,3	kG/m²
doskonałość	— 30,0	
w min	— 0,72	m/s
prędkość ekonom.	75,0	km/h
prędkość optym.	80,0	km/h
prędkość minim.	60,0	km/h
prędkość maxym.	250,0	km/h



SZYBOWIEC IS-7 stanowi poróbę poprawienia osiągów szybowca na drodze zastosowania profilów laminarnych. Wychodząc z konstrukcji szybowca IS-2 „Mucha", zaprojektowano nowe skrzydło, zachowując pierwotną jego rozpiętość, a zmieniając wydłużenie i powierzchnię płata.

Projekt wykonano w ten sposób, żeby nie wprowadzać zmian w kadłubie i usterzeniach, by następnie umożliwić w razie konieczności łatwe wyposażenie szybowców IS-2 w płaty laminarne. Ze względu na konieczność dokładnego utrzymania kształtu profilu zastosowano inny niż normalnie typ konstrukcji skrzydła. Płat jednodźwigarowy pokryto całkowicie skorupą sklejkową, dość grubą, stosując jednocześnie daleko posunięte wygładzenie powierzchni. Ażeby uchronić się przed zapadaniem pokrycia wskutek ściągania od kleju, zastosowano żebra o szerokich pasach, na których pokrycie skorupowe przykleja się w partii środkowej. Żebro wyposażone jest w dwie klejowe rynny zbiorcze — celem zabezpieczenia przed wyciekaniem kleju i ściąganiem skorupy. Pomiary w locie wykazały dużą poprawę w stosunku do szybowca wyjściowego, zarówno pod względem doskonałości, jak i własności lotnych.



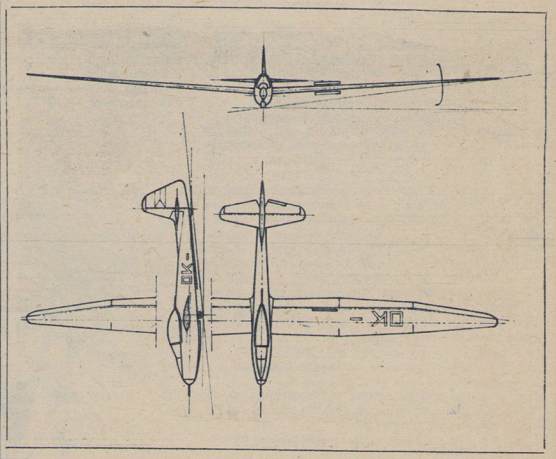
XLF-207 „Laminar"

(Czechosłowacja)

Konstr. inż. V. Stross

DANE TECHNICZNE:

rozpiętość	— 15,6	m
długość	— 6,6	m
wysokość	— 1,65	m
powierzchnia nośna	— 15,2	m²
wydłużenie	— 16	
ciężar	— 240,0	kG
ciężar w locie	— 325,0	kG
obciążenie powierzchni	— 21,4	kG/m²
doskonałość	— 31	
prędkość optym.	80,0	km/h
prędkość ekonom.	74,0	km/h
prędkość minim.	69,0	km/h
w min	— 0,69	km/h
prędkość maxym.	230,0	km/h



RJ-5 (USA)

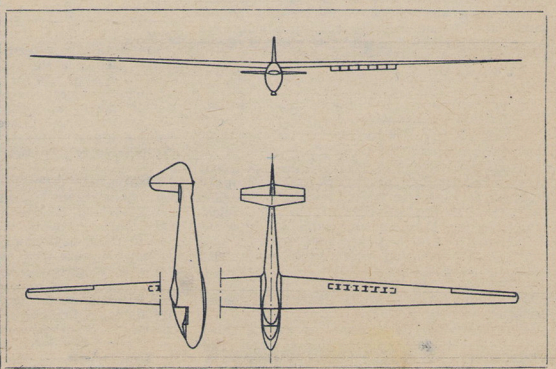
Konstr. R. Johnson

DANE TECHNICZNE:

rozpiętość	— 16,7	m
długość	— 6,3	m
wysokość	— 1,5	m
powierzchnia nośna	— 11,5	m²
wydłużenie	— 24,5	
ciężar konstrukcji	— 223	kG
ciężar w locie	— 300	kG
obciążenie	— 26,3	kG/m²
doskonałość	— 30—36	
prędkość optym.	85	km/h
w min.	— 0,6	m/s
prędkość ekonom.	80	km/h
prędkość minim.	75	km/h

SZYBOWIEC wysoko wyczynowy RJ-5 został zaprojektowany w układzie górnopłata. Skrzydło zbudowano na profilu laminarnym NACA 63² 615. Przednia część skrzydła pokryta blachą aluminiową, nitowaną płaskimi wpuszczanymi nitami. Żeberka wykonane ze stopów aluminium, tylna część skrzydła, wraz z klapami i lotkami, kryta płótnem.

Kadłub drewniany, konstrukcji skorupowej. Przód kadłuba kryty balsą. Usterzenie normalne z kesonikiem krytym sklejką, reszta kry-

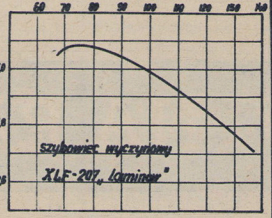


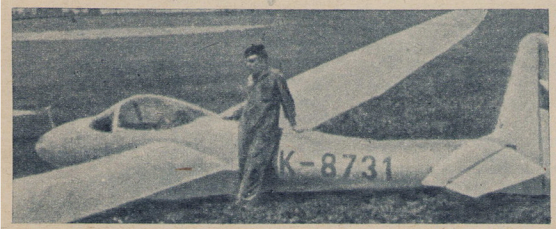
INARNE

MGR INŻ. ZBIGNIEW BADURA
Szybowcowy
Zakład Doświadczalny

SZYBOWIEC XLF-207 — to połączenie skrzydła laminarnego z kadłubem szybowca akrobacyjnego „Lunak". Skrzydło na profilu laminarnym NACA — 65515-12, konstrukcji całkowicie drewnianej. Żądana gładkość powierzchni i kształt zostały otrzymane przez specjalną konstrukcję pokrycia skrzydła.

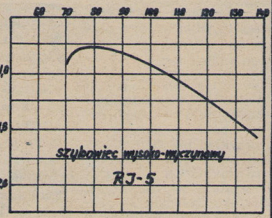
Pokrycie skrzydła składa się z dwóch warstw sklejek o grubości 0,8 mm każda (łączonych ze sobą „Umakolem"), kładzionych pod kątem 45°, a kształtowanych na specjalnym kopycie żelbetonowym. Skorupa taka, bez zafalowań i o dużej gładkości, zostaje nasunięta na normalny szkielet skrzydła, przyklejona, pokryta szpachlówką (Umakol + trociny), wygładzona i pokryta cienką warstwą lakieru.

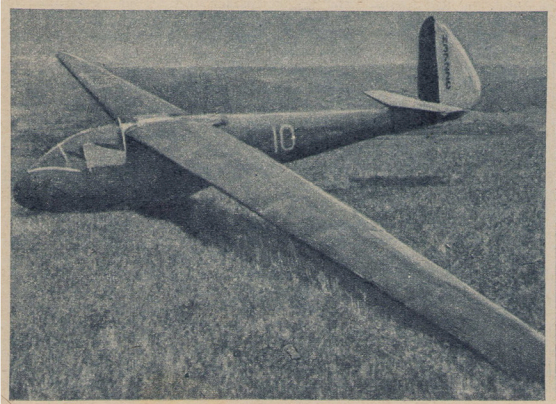




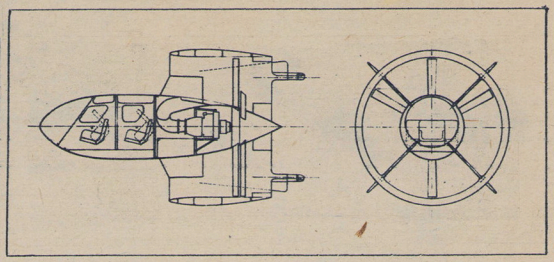
ta płótnem. Wyważenie dla sterów wysokości umieszczone w środku ciężkości szybowca. Klapy używane do startu i nurkowania.

Konstruktor szybowca ustanowił na nim w nr. 1951 międzynarodowy rekord odległości przelotu otwartego 861,272 km, a poza tym 4-krotnie wywalczył na nim tytuł Mistrza Szybowcowego USA.





KRONIKA TECHNICZNA



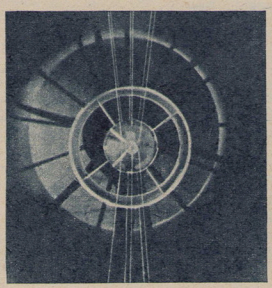
SAMOLOTY Z PŁATAMI PIERŚCIENIOWYMI

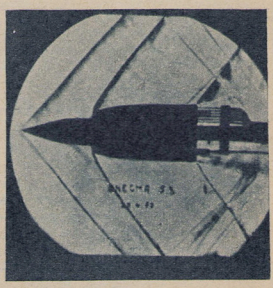
JEDNYM z nabardziej niezwykłych projektów konstrukcji samolotowej, jaka opracowana została wstępnie w roku ubiegłym, jest bez wątpienia projekt samolotu z płatem pierścieniowym, tzw. koleopter. W porównaniu z układem ortodoksyjnym układ koleoptera zapewniać ma szereg cennych zalet, wśród których wymienimy tylko najważniejsze: wybitną lekkość konstrukcji płata i całej maszyny, prostotę wykonania i taniość, zdolność pionowego startu i lądowania, wybitną zwrotność w powietrzu, możliwość swobodnego przekraczania prędkości dźwięku, znaczną prędkość wznoszenia itp.

O tym, że sprawa koleopterów (oczekujemy od Czytelników propozycji polskiej nazwy — przyp. red.) jest traktowana poważnie, świadczą zamieszczone obok zdjęcia, przedstawiające model w czasie badań w tunelu naddźwiękowym. Wyraźnie widoczne są tzw. linie Macha. Równolegle z badaniami tunelowymi opracowywane są projekty koleopterów dla różnych przeznaczeń: jako środka obrony przeciwlotniczej, jako sprzętu pasażerskiego, sprzętu pocztowego itd. Zamieszczony obok rysunek przedstawia schemat koleoptera pasażerskiego. Wyraźnie widoczne są wahliwe fotele, niezbędne ze względu na pionowy start aparatu z ziemi i pionowe lądowanie. Wymiary aparatu mają być następujące: długość 5,7 m, średnica 3,3 m. Napęd przez dwa silniki turbośmigłowe o mocy po 400 KM. Przewidywana max. prędkość lotu wynosi 1 150 km/h, zasięg 1 000 km.

Zastosowanie pierścieniowego płata pociąga za sobą wielką ilość następstw, omówienie których w krótkich ramach „Kroniki technicznej" nie jest możliwe. Redakcja dążyć będzie zatem do zamieszczenia specjalnego artykułu na temat, który naświetli zagadnienie koleopterów ze wszystkich stron.

RW.

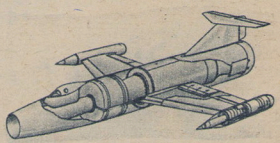


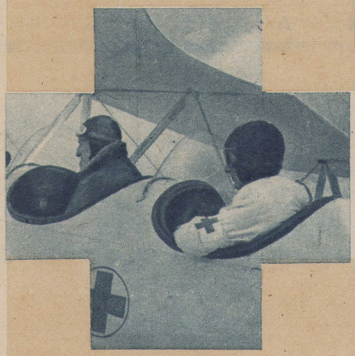


SAMOLOT NADDŹWIĘKOWY

WŚRÓD projektów, opracowywanych przez różne lotnicze biura konstrukcyjne, ważną pozycję stanowią projekty samolotów zdolnych do znacznego przekraczania prędkości dźwięku w locie poziomym. Zamieszczona obok ilustracja pokazuje wygląd jednego z takich projektowanych samolotów, który zdolny ma być do osiągania liczby Macha Ma = 3. Napędem jego ma być bezsprężarkowy silnik strumieniowy umieszczony w kadłubie. Dla rozpędzenia samolotu do prędkości, przy której silnik strumieniowy rozwija już wystarczająco duży ciąg, samolot wyposażony ma być również w dwa silniki turboodrzutowe na końcach płatów.

Na rysunku uwidocznione są najważniejsze elementy samolotu. W kadłubie są nimi: kanał wlotowy do silnika (dyfuzor), kabina szczelna, zbiorniki paliwowe, silnik oraz część ogonowa, w skład której wchodzi dysza wylotowa i usterzenie. Konstrukcja kadłuba skorupowa, z izolacją termiczną. Płat nośny samolotu ma profil soczewkowy. Na jego końcach znajdują się dwa silniki turboodrzutowe ze sprężarkami osiowymi, służące do startu i do wstępnego rozpędzania samolotu. W czasie lądowania silniki te pracują również, z tym jednak, że ciśnienie wytworzone przez sprężarkę służy w celu odsysania warstwy powierzchniowej ponad wychylonymi klapami. Krawędzie natarcia wyposażone są również w klapy powiększające max. współczynnik siły nośnej. W czasie lotu naddźwiękowego wloty silników turboodrzutowych zasłonięte zostają stożkowymi osłonami, składanymi samoczynnie przed uruchomieniem silników.





Ta mała flotylla sanitarnych „Piperów" służy potrzebom transportu powietrznego chorych i rannyc

CZŁOWIEKOWI NA RATUNEK

TRANSPORT samolotowy chorych i rannych jest transportem najbardziej nowoczesnym i celowym. Zapewnia on choremu szybką pomoc medyczną od chwili zachorowania oraz maksimum wygody, wyłączając prawie zupełnie szkodliwe wstrząsy, powstające np. w czasie transportu samochodowego. Dotyczy to szczególnie ciężko chorych ze wstrząsem mózgu, zszokowanych i tych wszystkich, u których silne krwotoki spowodowane przez rany (np. przy skomplikowanych otwartych złamaniach lub rany otwarte jam ciała) mogą być powodem nie tylko dotkliwego bólu, ale również przedstawiać niebezpieczeństwo utraty życia na skutek złych warunków transportowych. Zasadniczą zaletą transportu sanitarnego jest jego szybkość. Szybkość ta, wielokrotnie większa od innych rodzajów transportu chorych (np. samochodem sanitarnym), jest wprost nieoceniona, bowiem dla uratowania życia chorego zasadniczą rolę odgrywa czas trwania transportu. Właśnie krótkotrwałość tego rodzaju transportu przyśpiesza znacznie interwencję chirurgiczną.

Jednak i transport samolotowy ma pewne ujemne strony, do których należy zaliczyć jego zależność od stanu pogody oraz od posiadanych lądowisk rozsianych po całym kraju. Jeśli lotnisk będzie stosunkowo mało, jeśli do lotnisk tych będzie zły dojazd, jasne się staje, że wyżej wspomniane czynniki albo uniemożliwiają transport powietrzny w ogóle, albo zniwelują zasadniczą zaletę transportu — szybkość dostarczenia chorego do lekarza.

Posiadanie odpowiednio wielkiej powietrznej floty sanitarnej pociąga za sobą olbrzymie koszty, toteż samolotów sanitarnych, które wyłącznie do tego celu służą, jest stosunkowo niewielka ilość. Jednak w razie potrzeby (np. w czasie wielkich katastrof żywiołowych jak pożary, powodzie itp.) można tę ilość zwiększyć bez trudu, przystosowując dla celów sanitarnych samoloty transportowe i komunikacyjne.

Jak więc widzimy lotnictwo sanitarne może dać w czasie pokoju nieocenione wprost usługi we wszystkich tych przypadkach, gdzie chorzy wymagają natychmiastowej pomocy chirurgicznej lub w przypadku zabiegu nie dającego się wykonać na miejscu. Istnieją również sytuacje, w których transport samochodem, wozem, czy koleją mógłby znacznie opóźnić i tym samym zaszkodzić choremu przez zbyt późne wykonanie zabiegu chirurgicznego. Właśnie tutaj transport lotniczy odgrywa niepoślednią rolę.

Doceniając w pełni znaczenie transportu sanitarnego Rząd PRL wydał instrukcję ogłoszoną w Monitorze Polskim dnia 25. IX. 1950 roku, która reguluje sprawę użytkowania samolotów sanitarnych przez ludność cywilną w przypadkach konieczności zastosowania transportu sanitarnego chorych i rannych samolotami.

Piloci aeroklubów i piloci wojskowi pełnią zaszczytną służbę — ratowania życia ludzkiego, przewożąc chorych i rannych na samolotach sanitarnych. Od szeregu lat znane są fakty ofiarności pilotów LPŻ. Na przykład pil. Derewiński z Aeroklubu Warszawskiego, dzięki niezwłocznemu przewiezieniu pracownika PKS ze Staszowa (woj. kieleckie) do szpitala w Warszawie, któremu na skutek krwotoku żołądka — groziła śmierć, uratował życie. Pilot Przyjemski z Aeroklubu Kujawskiego ocalił życie trojaczkom, przewożąc ich — natychmiast po urodzeniu — z Chełma do polikliniki uniwersyteckiej w Warszawie. Pilot Łagoda z Aeroklubu Warszawskiego uchronił od ś m i e r c i kilkuletnią dziewczynę, przewożąc ją ze Starachowic do szpitala w Warszawie. Pilot Worobiec z Aeroklubu Warszawskiego otrzymał list, w którym jeden z wielu pasażerów samolotu sanitarnego składa mu podziękowanie za skuteczną pomoc w powrocie do zdrowia.

Podobnych przykładów jest wiele i nie sposób ich wszystkich przytoczyć. Wystarczy powiedzieć, że jeden tylko Aeroklub Warszawski zanotował w roku ubiegłym (do listopada) 41 lądowań samolotów sanitarnych na gocławskim lotnisku, których pasażerowie, dzięki natychmiastowej pomocy lekarskiej — odzyskiwali zdrowie.

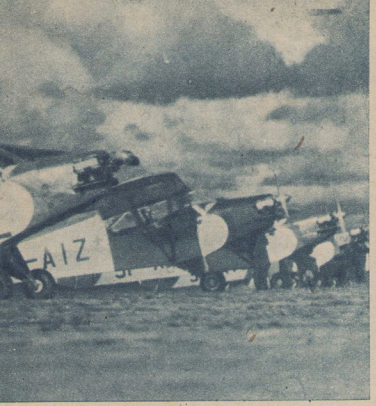
Jednak szerokie zastosowanie lotnictwa sanitarnego wymagać będzie w przyszłości wielkiego wkładu pracy i środków finansowych ze strony naszego Państwa Ludowego, przy ścisłej współpracy Ligi Przyjaciół Żołnierza z PCK, z Ministerstwem TDiL, Ministerstwem Zdrowia i MON.

W Polsce do organizowania lotnictwa sanitarnego przystąpiono w roku 1927, a więc w 10 lat później od pierwszego przypadku użycia samolotu do przewozu chorych we Francji. Wówczas to lekarz Chassaigon przewiózł dwóch rannych specjalnym samolotem sanitarnym. Korzystanie z usług lotnictwa sanitarnego w Polsce sanacyjnej było jedynie dostępne dla wojskowych i ich rodzin oraz w pewnym zakresie dla ludności cywilnej. Przewóz osób wojskowych był bezpłatny, natomiast ludność cywilna musiała opłacać za przelot koszty biletu I klasy pociągu pośpiesznego za przestrzeń, którą samolot przeleciał. W ten sposób więc tylko tzw. ludzie zamożni mogli pozwolić sobie na korzystanie z sanitarnego transportu powietrznego. Był on — rzecz jasna — niedostępny dla robotnika i jego rodziny.

Pierwszymi samolotami sanitarnymi w Polsce były samoloty typu „Hanriot XVIII", jednosilnikowe dwupłatowce, mogące zabrać jednego chorego na noszach bez osoby towarzyszącej. Uniemożliwiało to użycie tych samolotów do transportu ciężko chorych i rannych potrzebujących opieki w czasie transportu. Samoloty te były powolne, miały mały zapas paliwa, tak, że zasięg ich był niewielki. Bezpieczeństwo lotu było małe z powodu złego stanu silników, co uniemożliwiało niejednokrotnie dokonanie transportu. W okresie lat 1926—1932 samoloty sanitarne typu „Hanriot XVIII" przewiozły 207 osób, co równało się przeciętnie 30 transportom rocznie.

W roku 1933 wytwórnia PWS w Lublinie zbudowała według wskazówek Centrum Badań Lotniczo-Lekarskich pierwszy polski typ samolotu sanitarnego „R XIV-bis", który oprócz pilota mógł zabierać dwóch chorych i jedną osobę pielęgnującą. Zakryta kabina była ogrzewana i miała dobrą wentylację, zaopatrzona była w wodę bieżącą, niezbędne leki, materiał opatrunkowy, narzędzia lekarskie oraz tlen. Przeciętna szybkość tego samolotu wynosiła 140 km/h, zasięg — 400 km. Samolot sanitarny „R XIV-bis" zdobył na Międzynarodowej Wystawie Lotnictwa

Samolot sanitarny typu Po-2, transportujący chorych w dwóch gondolach umieszczonych na dolnym skrzydle po obu stronach kadłuba. Dar społeczeństwa pomorskiego.



h zapewniając im szybką pomoc lekarską.

Sanitarnego w Madrycie w roku 1933 pierwsze miejsce i nagrodę — Puchar Raphaela.

W roku 1937 powstaje drugi typ polskiego samolotu sanitarnego tzw. „RWD 13-bis", przerobiony z samolotu turystycznego, o przeciętnej szybkości 160 km/h i zasięgu 600 km. Do startu i lądowania wymagał on stosunkowo małego lotniska, o wymiarach 100 × 100 m. Mógł zabierać jednego chorego leżącego i osobę towarzyszącą oprócz pilota. Był również zaopatrzony w apteczkę i tlen.

W 1938 roku powstaje trzeci typ polskiego samolotu sanitarnego „LWS-24", ufundowany przez PCK. Mógł on zabierać dwóch leżących chorych i jedną osobę pielęgnującą. Przeciętna jego szybkość wynosiła 150 km/h, zasięg 400 km. Dla startu i lądowania wymagał on stosunkowo dużego lotniska. Wyposażony był w niezbędny sprzęt sanitarny. W roku 1938 wszystkie trzy wymienione typy samolotów sanitarnych brały udział w Międzynarodowym Konkursie Lotnictwa Sanitarnego w Luksemburgu, zajmując pierwsze 3 miejsca.

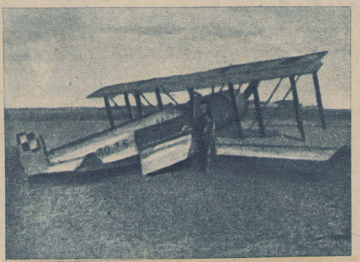
W roku 1938 wojskowe jednostki lotnicze posiadały po jednym samolocie sanitarnym. Teren kraju został podzielony na szereg okręgów. W obrębie każdego z nich znajdowała się stacja lotnictwa sanitarnego. W porcie lotniczym dyżurował lekarz wojskowy oraz pilot samolotu sanitarnego, gotowi w każdej chwili wylecieć do chorego lub też z nim.

Lekarze cywilni mogli używać samolotu tylko za pośrednictwem miejscowych władz wojskowych lub cywilnych. Wezwanie trzeba było kierować do najbliższej jednostki lotniczej, w której znajdował się samolot sanitarny.

Załatwiano tę sprawę przy pomocy telefonu lub telegrafu. Telegramy „San-Lot" i wezwania telefoniczne w myśl specjalnego okólnika miały pierwszeństwo przed każdą inną rozmową.

Osoba wzywająca samolot sanitarny obowiązana była podać dokładne miejsce pobytu chorego, przyczynę wezwania i miejscowość, do której miał być przewieziony chory oraz oznaczyć miejsce lądowania samolotu sanitarnego umówionym sygnałem rozpoznawczym. Podobnie reguluje sprawę korzystania z usług samolotów sanitarnych przez ludność cywilną naszego kraju Instrukcja Ministerstwa Komunikacji wydana w roku 1950, z tą jednak różnicą, że **z przewozu samolotem sanitarnym może korzystać każdy obywatel Polski Ludowej bezpłatnie.**

W razie zaistnienia konieczności przewozu samolotem sanitarnym chorego z miejsca wypadku czy zachorowania do szpitala, osoba zainteresowana interweniuje w Wydziałach Zdrowia odnośnych Rad Narodowych, bądź osobiście, bądź przy pomocy MO lub też urzędowych lekarzy, o przetransportowanie chorego. Na wezwanie telefoniczne w/w instytucji lub osób Liga Przyjaciół Żołnierza, o ile na to pozwalają warunki atmosferyczne i nie ma przeszkód natury formalnej (tj. po stwierdzeniu konieczności takiego przelotu), oddaje do dyspozycji chorego z najbliżej położonego aeroklubu jeden ze swych samolotów sanitarnych.



Do roku 1932 popularnym typem samolotu sanitarnego był w Polsce jednosilnikowy dwupłatowiec typu „Hanriot XVIII", zabierający jednego chorego bez osoby towarzyszącej.

Do potrzeb sanitarnego transportu powietrznego przystosowane są w naszych aeroklubach — odpowiednio przebudowane — samoloty typu „CSS-13", „Piper" lub „Bocian". Dane tych maszyn są ogólnie naszym Czytelnikom znane. Znajdują się też one prawie w każdym aeroklubie. Wiele z nich ufundowanych zostało ze składek społeczeństwa danego województwa.

Piloci LPŻ ofiarnie, w ramach pracy społecznej oddają swój czas, umiejętności i doświadczenia wszystkim obywatelom Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dla ratowania ich życia i zdrowia.

JERZY BIBRICH, ppłk-lek.

Sanitarny „Bocian" — ufundowany ze składek młodzieży — przyjmuje na pokład chorego. *Foto: WAF; Koszewski; Krassowski, archiwalne.*

GŁOS PILOTA

JAK wszystkim wiadomo, nasze modelarstwo lotnicze jest obecnie rozpowszechnione w bardzo dużym stopniu, co jest objawem bardzo zadowalającym.

Odwrotnie jest natomiast z modelami redukcyjnymi. Otóż np. w naszym województwie (rzeszowskim) na przeszło 20 modelarni — modele redukcyjne buduje się zaledwie w kilku.

Moim zdaniem przyczyną jest to, że Sekcja Modelarska ZG LPŻ mało uwagi przywiązuje do modelarstwa redukcyjnego, w małym stopniu otacza je opieką. Wobec zajmowania się Sekcji, sprawą wykonania planów wyszkoleniowych i bardziej atrakcyjnym modelarstwem latającym — zagadnienie modelarstwa redukcyjnego schodzi na plan dalszy.

Analogiczna sytuacja jest również na szczeblu województwa.

Celem polepszenia sytuacji Sekcja Modelarska ZG LPŻ powinna większą niż dotychczas opieką otoczyć modelarstwo redukcyjne, a to przez organizowanie większej ilości różnego rodzaju wystaw, konkursów i innych imprez, które byłyby zarazem czynnikiem propagandowym, werbującym i zapalającym do modelarstwa redukcyjnego i z kolei do lotnictwa.

Poważną przyczyną słabego poziomu naszego modelarstwa redukcyjnego jest brak dobrych planów.

Ktoś powie: przecież tyle planów zamieszczał dawniejszy SIM i publikuje obecna „Skrzydlata Polska"! Zgadzam się z tym zupełnie. Ale ilu jest takich, którzy budowali modele ściśle według planów zamieszczanych w „Skrzydlatej" i gdy je porównali z rzeczywistymi kształtami, to doszli do wniosku, że modele ich nieraz daleko odbiegają od rzeczywistości.

Czy może być zadowolony człowiek, któremu zrobiono portret, na którym jest podobny do siebie tylko z jednej strony?

Na to pytanie niech sobie odpowiedzą niektórzy autorzy planów modeli redukcyjnych.

Warto również wspomnieć, że Okręgowe Składnice Materiałów Modelarskich słabo są zaopatrzone w materiały potrzebne do budowy modeli redukcyjnych. W rzeszowskiej Składnicy od dłuższego czasu nie ma np. na składzie lakieru nitro koloru zielonego i niebieskiego, plexi na kabinki oraz wielu innych materiałów.

MARIAN ZŁAMANIEC — Rzeszów

O GUMÓWKACH DLA MISTRZÓW

Inż. A. TRZCIŃSKI

W artykule niniejszym omówimy, jaki wpływ na założenia konstrukcyjne modeli klasy mistrzowskiej z napędem gumowym wywarła zmiana przepisów FAI ograniczająca ciężar gumy oraz jakimi drogami pójdzie przypuszczalnie dalszy rozwój modeli tego typu.

Przypominamy, że według obecnie obowiązujących przepisów, modele z napędem gumowym startujące w zawodach międzynarodowych lub równorzędnych muszą odpowiadać następującym warunkom:

- całkowita powierzchnia nośna w granicach 17—19 dcm²,
- ciężar gumy napędowej (nasmarowanej) najwyżej 80 G,
- ciężar całkowity co najmniej 230 G.

W modelach budowanych według dawnych przepisów, obowiązujących do roku 1953, konstruktorzy starali się osiągnąć możliwie wysoką wartość stosunku: ciężar gumy, ciężar płatowca, gdyż jak wiadomo, wskaźnik ten ma decydujący wpływ na osiągi modelu. Innymi słowy — starano się umieścić w modelu jak najwięcej gumy. Bez specjalnego wysiłku osiągano ten stosunek równy ok. 1,3 tzn. ciężar gumy ok. 130 G i ciężar płatowca ok. 100 G. W modelach specjalnie starannie opracowanych, jak np. model Fostera, który zajął I miejsce na mistrzostwach świata FAI w roku 1953, guma ważyła 170 G, a płatowiec tylko 92 G, a więc stosunek wynosił 1,85.

Praktyka wykazała, że przy stosunku ciężarów guma, płatowiec równym 1,3, konstrukcja płatowca ważąca 100 G posiadała całkowicie wystarczającą wytrzymałość. Obecnie, przy ograniczeniu ciężaru gumy do 80 G, mamy do dyspozycji na płatowiec 150 G, czyli o 50 G za dużo w stosunku do rzeczywistych wymagań wytrzymałościowych.

Nasuwa się wobec tego pytanie, co zrobić z tym „zapasem" ciężaru. Mogło by się wydawać, że dodatkowe 50 G należy zużytkować na zastosowanie wytrzymalszego szkieletu modelu, tzn. na danie większych przekrojów elementów pracujących lub zaprojektowanie konstrukcji z wytrzymalszych materiałów (np. sosna zamiast balsy). Każdy modelarz-praktyk wie jednak, że to zwiększenie wytrzymałości byłoby tylko pozorne i że model o cięższym szkielecie jest zawsze mniej wytrzymały od modelu o lekko zaprojektowanej konstrukcji — wbrew temu, co by można na pozór sądzić. Paradoks ten można jednak uzasadnić teoretycznie tym, że uszkodzenia modelu nie następują w powietrzu, gdy konstrukcja pracuje „statycznie", lecz przy uderzeniu o ziemię lub przeszkodę, gdy elementem niszczącym są siły bezwładności poszczególnych elementów modelu, które z kolei są, jak wiadomo, proporcjonalne do masy tych części. Za przykład mogą tu posłużyć mikromodele, które dzięki znikomej masie konstrukcji (i małej prędkości) wykazują zadziwiającą wytrzymałość w normalnych warunkach lotu i lądowania.

Innym faktem, przemawiającym przeciw rozkładaniu naszego „zapasu" ciężaru na cały szkielet modelu, jest znane zjawisko, że modele o ciężkim szkielecie są mniej stateczne w locie, co tłumaczy się dużymi momentami bezwładności jakie stwarzają względem środka ciężkości masy położone w dużej od niego odległości. Wiemy z praktyki, że model stateczny musi mieć masy skupione możliwie blisko środka ciężkości.

Innym sposobem zużytkowania „zapasu" ciężaru mogło by być polepszenie aerodynamiki modelu. Pomijając jednak fakt, że wiąże się to ściśle z poprzednimi rozważaniami o zwiększeniu ciężaru szkieletu — na tej drodze nie możemy oczekiwać polepszenia osiągów. Jeśli chodzi o płaszczyzny nośne, to wiadomo, że z aerodynamicznego punktu widzenia najlepsze są płaty i statecznik prostokątne lub co najwyżej b. lekko zbieżne, a to ze względu na znany wpływ liczby Reynolds'a. Stosowanie kesonów nie przynosi żadnych korzyści, a raczej straty, gdyż daje konstrukcję płata zbyt sztywną i podatną na uszkodzenia, poza tym zaś drobne nierówności na krawędzi natarcia płata są raczej pożądane, gdyż działając jako turbulatory powodują nadkrytyczny opływ profilu.

Widzimy więc, że jeśli chodzi o płaszczyzny nośne, nie można tu właściwie nic ulepszyć. Co do aerodynamiki części nienośnych, a przede wszystkim kadłuba, to w artykule zamieszczonym w numerze 2/1954 „Skrzydlatej Polski" wykazałem, że wpływ ich kształtów na osiągi modelu jest minimalny, co praktyka w zupełności potwierdza. Swojego czasu, na zawodach o puchar Wakefielda bezpośrednio przed wojną panowała moda na opływowe kształty gumówek, przy czym stosowano skorupowe kadłuby kryte balsą, kesony, opływowe przejścia skrzydło-kadłub itp. Stosunek ciężarowy guma/płatowiec był wówczas bardzo zbliżony do dziś obowiązującego, jednakże osiągi modeli były znacznie niższe.

32 KANDYDATÓW NA MISTRZÓW ŚWIATA

JAK wiemy, nasza reprezentacja na zawodach moskiewskich w roku ubiegłym nie wypadła najlepiej. Na tę sytuację złożyło się wiele przyczyn natury technicznej, no i — ekipa została wyłoniona poprzez jedną tylko eliminację. Rozpoczęcie przygotowań do zawodów nastąpiło dość późno, bo dopiero w maju. Długo nie znaliśmy regulaminu. Najgorzej przedstawiała się kwestia silników, które w żadnym razie nie nadawały się na zawody.

Analizując te braki, wyciągnięto w roku bieżącym zasadnicze wnioski. Toteż przygotowania do zawodów międzynarodowych, które odbędą się w Czechosłowacji w sierpniu br., rozpoczęto od stycznia 1955.

Jak już informowaliśmy, w dniu 14—15 stycznia w Łodzi CRM rozpatrzyła projekt Sekcji Modelarskiej odnośnie systemu przygotowań oraz dokonała na podstawie zgłoszeń wyboru kandydatów do kadry modelarstwa lotniczego na rok 1955.

Lista zgłoszonych osób przedstawia się następująco:
1) Włodzimierz Daniszewski — Białystok, 2) Henryk Bona — Bydgoszcz, 3) Ryszard Piasecki — Gdańsk, 4) Witold Stańczyk — Kraków, 5) Kazimierz Strycharski — Kraków, 6) Tadeusz Ratyński — Kraków, 7) Henryk Bazylewicz — Kraków, 8) Jerzy Kuźma — Kraków, 9) Mieczysław Opaliński — Lublin, 10) Stanisław Tworus — Łódź, 11) Włodzimierz Szczepaniak — Łódź, 12) Włodzimierz Bredsznajder — Łódź, 13) Janusz Wesołowski — Łódź, 14) Jerzy Wesołowski — Poznań, 15) Jan Bury — Poznań, 16) Sylwester Kujawa — Poznań, 17) Tadeusz Pelczarski — Rzeszów, 18) Kazimierz Ginalski — Rzeszów, 19) Maksymilian Październiorek — Stalinogród, 20) Wiesław Cimoszko — Szczecin, 21) Ryszard Kiesewetter — Szczecin, 22) Zbigniew Maciejewski — Szczecin, 23) Zenon Wiński — Szczecin, 24) Jan Jastrzębski — Warszawa, 25) Władysław Niestoj — Warszawa, 26) Ryszard Czwartosz — Warszawa, 27) Marian Kosmowski — Warszawa, 28) Zdzisław Piątkowski — Warszawa, 29) Wiesław Stec — Wrocław, 30) Stefan Bombol — Wrocław, 31) Stanisław Żurad — Wrocław, 32) Mieczysław Wasilewski — Wrocław.

Zasadniczo — dobrano modelarzy z przydziałem kategorii, jednak ostatecznie zostaną one uzgodnione na odprawie organizacyjnej, która przeprowadzona zostanie w Warszawie. Niejednego zdziwi to, że zmieniły się nazwiska, że niektórych brak, jak Karabana, Zawala, Fałęckiego... Otóż na ich temat odbyła się bardzo ożywiona dyskusja. Kol. Karaban nie został umieszczony na liście z powodu bardzo niskiego poziomu modeli zgłoszonych do eliminacji w roku 1954 oraz niebrania udziału w innych zawodach modelarskich. Kol. Zawal — z powodu braku postępu w rozwoju swych modeli o napędzie odrzutowym na przestrzeni kilku ostatnich lat oraz wobec niezdecydowania na starcie. (Ostatni zarzut sprecyzowany został na podstawie obserwacji zachowania się kol. Zawala na zawodach w Moskwie). Kandydaturę kol. Fałęckiego rozpatrzono negatywnie za brak samodzielności w oblatywaniu modeli oraz niski poziom ich wykonania.

Aby nie powtórzyła się zbędna pisanina z roku ubiegłego, podać warto stanowisko CRM w stosunku do kol. Grabowskiego z Krakowa. Otóż nieprzyjęcie go na kandydata kadry Rada motywuje następująco: modele kol. Grabowskiego są słabo konstruowane i nie wykazują większych walorów lotnych. Kol. Grabowski na obóz wyczynowy do Ligotki przyjechał nieprzygotowany, a jego ostatnie starty w roku ubiegłym potwierdzają mniemanie, że chwilowe sukcesy były wyłącznie dziełem przypadku. Tak mniej więcej przedstawiają się sprawy „personalne" według protokołu CRM nr 1.

Jak już wspomniałem, wyłoniona kadra weźmie udział w odprawie organizacyjnej, na której zostanie zapoznana ze szczegółami przygotowań i otrzyma niektóre materiały. Pod względem technicznym kadra będzie dobrze zaopatrzona. Silniczki już zostały zamówione zagranicą. Zamówiona została także guma węgierska.

W celu jak najbardziej wnikliwego i właściwego dobrania reprezentacji, eliminacje zostaną przeprowadzone systemem trzystopniowym.

Pierwsza eliminacja odbędzie się w dniach 14—15 maja. Ze względu na konieczność podniesienia poziomu kadry ustalono pewne minima, których przekroczenie jest warunkiem wejścia do kadry, i tak:

1. dla modeli latających średnia z pięciu lotów winna wynosić:
   - szybowce kl. A-2 — minimum 120 sek
   - gumówki — minimum 130 sek
   - silnikowe — minimum 100 sek
2. dla modeli na uwięzi warunkiem jest uzyskanie w jednym z lotów szybkich:
   - w modelach z silnikami do 2,5 cm³ — minimum 130 km/h
   - w modelach odrzutowych — minimum 180 km/h

Druga eliminacja odbędzie się w dniach 18—19 czerwca, po której zostanie po dwóch zawodników w poszczególnych kategoriach, tj. łącznie dziesięciu.

Ostateczną reprezentację wyłoni trzecia eliminacja, która odbędzie się w pierwszych dniach obozu kondycyjno-wyczynowego. Przeprowadzony on zostanie w dniach 16—30 lipca, w Kobylnicy pod Poznaniem. W obozie weźmie udział cała kadra, tj. wszyscy ci, którzy przejdą pierwsze eliminacje. Wyłoniona reprezentacja będzie na obozie intensywnie przygotowywać się do zawodów i w tym kierunku pójdą jej całe wysiłki, natomiast reszta podejmie próby bicia rekordów, których posiadamy tak niewiele, oraz zdobywania odznak wyczynowych, by powiększyć ilość złotych. Taki system pozwoli na właściwe wyłonienie reprezentacji. Praca tych, którzy się nie wyeliminują, zostanie właściwie wykorzystana na obozie, który stworzy możliwości wyczynu.

Taki system przygotowań i eliminacji każe się spodziewać dużo lepszych wyników w imprezie międzynarodowej, na obozie, no a szczególnie w osiąganiu rekordów.

ZDZISŁAW SZAJEWSKI

Reasumując to, co wyżej powiedziano — najbardziej celowym wydaje się umieszczenie „zapasowego" ciężaru po prostu jako balastu w pobliżu środka ciężkości modelu, przez co osiągniemy model wytrzymały i stateczny. Balast pozwoli ponadto na regulację wyważenia modelu bez konieczności przesuwania płatów na kadłubie, co było rozwiązaniem o tyle niekorzystnym, że zmieniano w ten sposób nie tylko położenie środka ciężkości modelu, lecz również współczynnik stateczności podłużnej.

Jasną jest rzeczą, że obecnie konstruktorzy dążą do umieszczenia w modelu tyle gumy, ile na to pozwalają przepisy, tzn. możliwie zbliżają się do górnej granicy 80 G. Ten ciężar gumy odpowiada mniej więcej 24 metrom pasma gumy 1x4 mm, przy czym można zastosować następujące alternatywy napędu gumowego:

Ilość pasm 1x4 mm	Przekrój gumy mm²	Długość sznura mm
32	128	750
30	120	800
28	112	860
26	104	920
24	96	1000

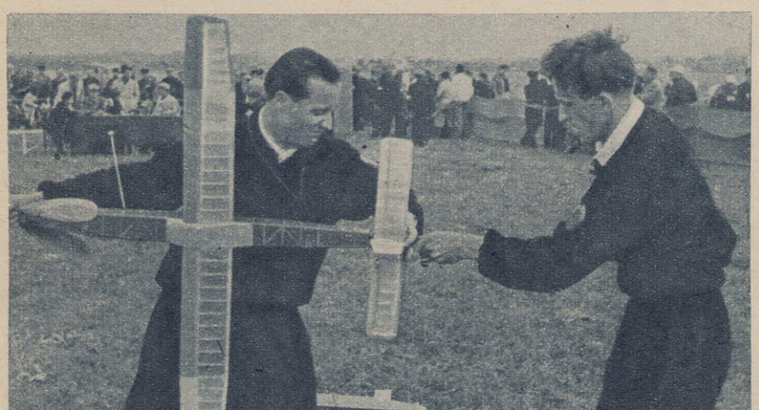
Wyniki doświadczeń, przeprowadzonych z napędami gumowymi o różnych alternatywach, zestawione są w poniższej tabelce. Długotrwałość czasu pracy zmierzono z dwoma śmigłami: jedno śmigło o skoku stałym (średnica 460 mm, skok 760 mm), a drugie o skoku nastawnym, który regulowano tak, aby w każdym wypadku osiągnąć w przybliżeniu tę samą przeciętną liczbę obrotów na minutę, a więc tę samą sprawność śmigła.

Ilość pasm 1 x 4	Nakręt obr.	Czas pracy w sek	
		śmigło o skoku stałym	śmigło o skoku nastawnym
32	720	45	50
30	750	53	55
28	800	60	60
26	900	70	65
24	1000	80	85

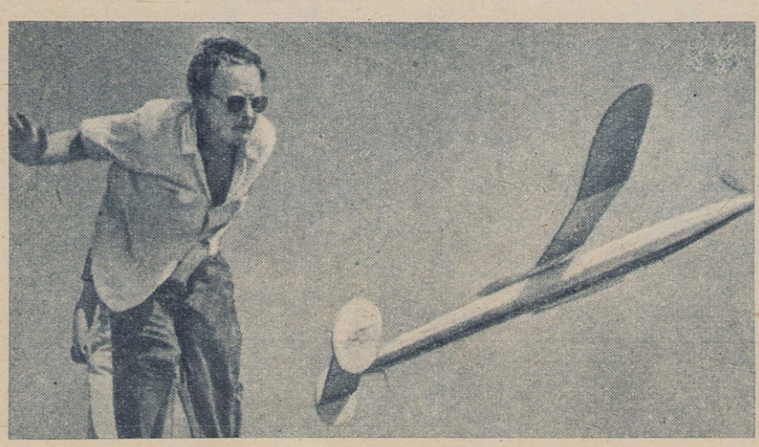
Z powyższego pomiaru można wyciągnąć dwa wnioski.

1. Długi czas lotu wymaga długiego czasu pracy gumy. Modele wysokościowe o krótko pracującej gumie w warunkach beztermicznych nie dają dobrych wyników. Teoretycznie guma powinna pracować przez cały czas lotu ,a w praktyce czas pracy gumy winien wynosić co najmniej minutę. Aby osiągnąć długi czas pracy gumy przy jej ograniczonym ciężarze, nie należy jednak projektować modelu o zbyt małej mocy, który przy słabych warunkach nie będzie w stanie utrzymać się w powietrzu tak długo, aby wykorzystać całkowity nakręt. Guma o 24 pasmach 1x4 mm wydaje się dolną dopuszczalną granicą. Guma o 32 pasmach 1x4 mm wymaga znów śmigła o dużym skoku celem przedłużenia czasu pracy, przy czym śmigło to będzie miało niską sprawność w pierwszej części lotu, podczas wznoszenia.

2. Wynika stąd wniosek drugi, że z każdej gumy o danym ciężarze (obojętnie czy będzie ona długa o małym przekroju, czy też krótka o dużym przekroju) można wydobyć tą samą energię stosując odpowiednio dobrane śmigło. Zmiany stosunku przekrój/długość (oczywiście w pewnych granicach) nie spowodują większych zmian w osiągach. (cdn)



Zawodnicy NRD na starcie Międzynarodowych Zawodów w Moskwie w r. 1954. Z lewej — Leimert, z prawej — Nather — przygotowują do startu mistrzowską gumówkę. Poniżej: Australijczyk Alan King, zwycięzca zawodów Wakefielda w roku 1954, wypuszcza swój mistrzowski model.



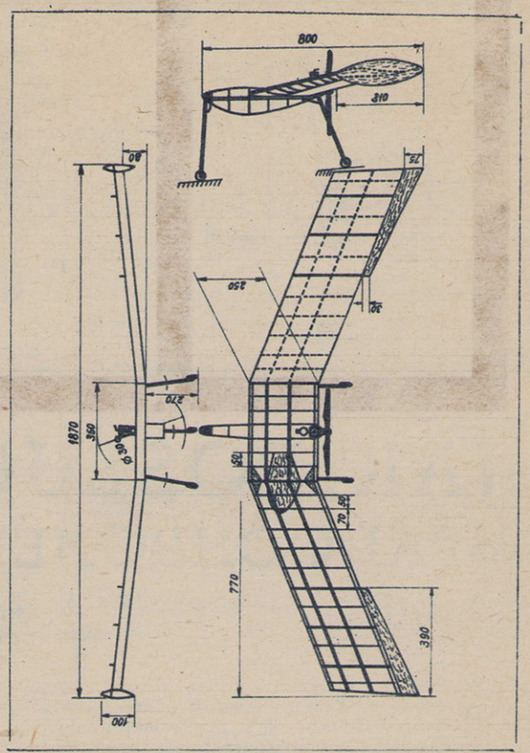
BUDUJĄCY MODELARZ

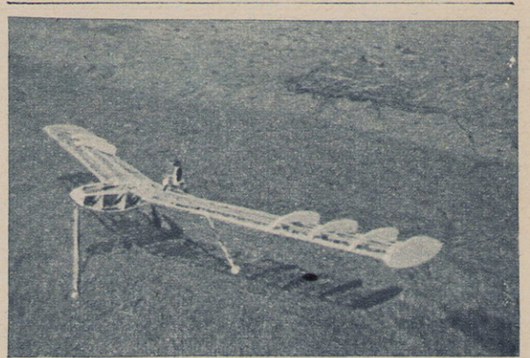
BEZOGONOWIEC DOŚWIADCZALNY

konstr. Henryk Grabowski

Korespondent nasz. kol. Grabowski z Olkusza nadesłał szkic i zdjęcie ostatnio zbudowanego modelu. Według zamierzeń konstruktora, opracowany model bezogonowca służyć będzie celom doświadczalnym. Trudno obecnie ocenić zalety nowego modelu, jedno jest natomiast pewne: Grabowski wykonał **nowy** model i natychmiast podzielił się wynikami swojej pracy z czytelnikami „Skrzydlatej". Należałoby życzyć sobie, aby wszyscy nasi modelarze mieli tyle dobrych chęci w popularyzacji osiągnięć, co Henryk Grabowski.

Dane techniczne modelu: powierzchnia środkowej części płata — 8,75 dcm²; powierzchnia skrzydeł — 40,20 dcm²; powierzchnia lotek — 3,90 dcm²; powierzchnia całkowita — 52,67 dcm²; wydłużenie — 7,6; silnik — SiM-2b; skok śmigła — 200 mm; profil skrzydła — N-60-R; ciężar — 780 G; obciążenie — 14,91 G/dcm²; doskonałość — 10; szybkość opadania — 0,79 m/sek.





ZMIANY W PRZEPISACH FAI

(dokończenie z numeru 8)

PRZEPISY TECHNICZNE MODELI STARTUJĄCYCH W MISTRZOSTWACH ŚWIATA

Konkurencja — długotrwałość lotu.

Modele z napędem gumowym

Powierzchnia nośna 17—19 dcm², min. ciężar 230 G, max. ciężar gumy 80 G.

Modele z napędem mechanicznym

Max. ciężar modelu w gramach = 200 x pojemność skokowa silnika w cm³. Max. pojemność silnika — 2,5 cm³.

Modele szybowców

Powierzchnia nośna 32—34 dcm², min. ciężar 410 G. Długość holu max. 50 m.

UWAGA: przekrój kadłuba nie obowiązuje w żadnym z wymienionych rodzajów modeli!

Modele na uwięzi

Minimalne dozwolone średnice linek dla modeli szybkich: poj. do 2,5 cm³ — 0,25 mm, do 5,0 cm³ — 0,30 mm, do 10 cm³ — 0,40 mm. Ilość startów próbnych: 2 dla każdego startu oficjalnego. Ilość startów oficjalnych: 3. Ocena: uznaje się najlepszy wynik uzyskany w jednym z trzech lotów. Wynik zaokrągla się w dół do pełnego km/h. W wypadku równorzędnych wyników decyduje suma dwóch najlepszych lotów.

MODELE ZDALNIE STEROWANE

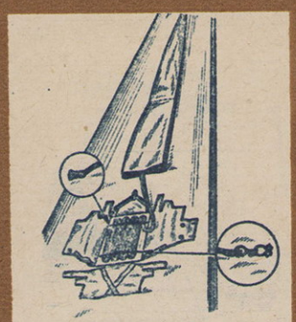
Przy ustalaniu rekordów długotrwałości, wysokości i prędkości lotu (po prostej) model musi wylądować w promieniu 500 m od miejsca startu. Rekordy odległości muszą być ustanawiane po uprzednim pisemnym określeniu miejsca lądowania, przy czym lądowanie musi nastąpić w promieniu 1 km od wyznaczonego punktu. Rekordy prędkości muszą być ustanawiane po uprzednim pisemnym określeniu miejsca lądowania, przy czym lądowanie musi nastąpić w promieniu 1 km od wyznaczonego punktu. Rekordy prędkości ustala się na bazie 100 m dwukrotnym przelotem w obu kierunkach bez lądowania w ciągu max. 30 min.

MODELE AKROBACYJNE NA UWIĘZI

Pojemność silników do 10 cm³. Długość linek min. 15 m, max. — 20 m. Linki muszą wytrzymywać 15-krotny ciężar modelu. Ilość startów próbnych: 2 dla każdego startu oficjalnego. Ilość startów oficjalnych: 3. Pozostałe przepisy pozostają bez zmian.

*

Podając powyższe wiadomości przypominamy Centralnej Radzie Modelarstwa Lotniczego i Wydziałowi Modelarskiemu LPŻ o konieczności wydania pełnego Kodeksu Modelarstwa Lotniczego FAI. Zarówno alarmujące głosy z terenu docierające do nas, jak i obserwacje ostatnich zawodów świadczą o tym, że znajomość przepisów sportowych pozostawia dużo do życzenia nie tylko ze strony zawodników, ale co gorsza, nawet i... komisarzy sportowych!



Rozłożony spadochron zapasowy.

Przygotowanie do odrzucenia czaszy.

Skoczek odrzuca czaszę spadochronu.

JAK POSŁUGIWAĆ SIĘ SPADOCHRONEM ZAPASOWYM

W. TRUSZYN
Mistrz Sportu ZSRR

DZISIEJSZE spadochrony są całkowicie pewne w działaniu. Niemniej jednak, aby zabezpieczyć skoczków przed jakimikolwiek wypadkami będącymi następstwem niedostatecznego opanowania techniki skoku — obok spadochronu głównego używa się zawsze zapasowy. Umiejętność posługiwania się spadochronem zapasowym obowiązuje wszystkich skoczków.

Istnieją dwie właściwości wynikające z posługiwania się spadochronem zapasowym. Jedna z nich polega na tym, że skoczek posługujący się tym spadochronem w wypadkach awarii w powietrzu podlega większemu niż zwykle napięciu psychicznemu. Druga zawarta jest w zwiększonej prędkości opadania (około 7 m/sek.) przy powierzchni czaszy 42,5 m kw. i ciężarze skoczka wynoszącym 100 kg), spowodowanej mniejszą powierzchnią czaszy spadochronu zapasowego.

Szkolenie w posługiwaniu się spadochronem zapasowym rozpoczyna się podczas zaprawy naziemnej i to po opanowaniu wszystkich elementów zwykłego skoku spadochronowego. W zasadzie spadochron zapasowy otwiera się w dwóch wypadkach: gdy nastąpiło nieprzewidziane opóźnienie w otwarciu spadochronu głównego, lub gdy spadochron ten otworzył się niecałkowicie, jest uszkodzony względnie linki nośne przechodzą przez czaszę.

Gdy spadochron otwiera się normalnie, po 2—3 sekundach po oddzieleniu się od samolotu, skoczek odczuwa dynamiczne uderzenie. W przeciwnym wypadku uderzenia tego nie będzie, prędkość spadania wzrośnie i zwiększa się szybko szum oraz świst w uszach.

W drugim wypadku, kiedy spadochron główny otworzy się częściowo, skoczek może odczuć szarpnięcie — niewielkie uderzenie dynamiczne. Jeszcze bardziej wprowadza skoczka w błąd to, że znajdzie się on w normalnym położeniu, właściwym opadaniu na normalnie otwartym spadochronie. O pęknięciu czaszy, czy przechodzeniu linek nośnych przez nią, dowie się skoczek wtedy, gdy podniesie głowę.

Objaśniając uczniom tego rodzaju wypadki dobrze jest posługiwać się rysunkami wszystkich możliwych sytuacji nienormalnego otwarcia się spadochronu (widok z dołu w górę) i przytoczyć przyczyny, które je powodują.

Następnie instruktor poucza uczniów i pokazuje im jak należy otwierać spadochron zapasowy w obu wspomnianych wypadkach. Pożądane jest, aby w tym celu posługiwać się trapezem ćwiczebnym z założonym na uprzęży spadochronem zapasowym. Instruktor podkreśla, że sposób otwierania spadochronu zapasowego zależny jest od prędkości opadania.

W pierwszym przypadku prędkość ta będzie duża i wystarczy wyszarpnąć jedynie uchwyt otwierający. W drugim przypadku skoczek musi przyśpieszyć otwieranie się spadochronu, gdyż prędkość opadania nie jest duża. W tym celu wyszarpując uchwyt należy przytrzymać lewą ręką spadochron zapasowy, aby czasza jego nie obsunęła się w dół, a następnie odrzucić ją w górę i w przód jak najdalej od siebie i niezwłocznie wyciągnąć linki nośne z kieszonek pokrowca.

Ćwiczenia w otwieraniu spadochronu zapasowego należy przeprowadzać na trapezie ćwiczebnym, używając do tego celu makiety (rys. 1) ze skasowanych spadochronów. Ze starego spadochronu okrągłego można wykonać 2—4 czasz do tych makiet.

Czaszę skasowanego spadochronu rozcina się wzdłuż szwów podłużnych na potrzebną ilość części (2—4). Następnie każdą z tych części zszywamy, przeszywając złożoną czaszę w poprzek w połowie jej długości. Ilość linek odpowiada danej części czaszy. Linki odpruwamy od uszek „D i przyszywamy do dna pokrowca zwykłego spadochronu zapasowego. W pokrowcu tym odpruwamy kieszonki do linek i na ich miejsce przyszywamy gumki napinające o potrzebnej długości. Drugi koniec tych gumek zapina się za pomocą istniejących „koników" do przyszytych odpowiednio na pokrowcu haftek.

Zaletą tego rodzaju makiety spadochronu zapasowego jest to, że na jej złożenie potrzeba zaledwie 2—3 minut. Czaszę makiety składa się w normalny sposób, linki nośne układa się w harmonijkę na dnie pokrowca, lecz zagięte ich końce nie leżą w kieszonkach, których tam jest brak, lecz przyciśnięte są od góry gumką napinającą, jak wskazuje rys. 1. Mając 9—10 takich makiet można z powodzeniem prowadzić ćwiczenia z uczniami na 2—3 trapezach.

Uczeń zapoznaje się początkowo ze sposobem otwierania spadochronu zapasowego w przypadku, gdy spadochron główny jest otwarty normalnie. Potem można przejść do nauki otwierania spadochronu zapasowego w bardziej trudnych warunkach (nienormalny stan czaszy spadochronu głównego).

Systematyczny trening wyrabia w skoczku odruchy pozwalające na otwieranie spadochronu w każdym położeniu, w jakim skoczek może się znaleźć w powietrzu. Ważne jest, aby odruchy te były w pełni świadome, ażeby skoczek dobrze zdawał sobie sprawę jaki cel mają jego czynności. Powinien on doskonale wiedzieć, że w wypadku nie otwarcia się spadochronu głównego, wystarczy jedynie wyszarpnąć uchwyt otwierający spadochronu zapasowego, nie przytrzymując jego czaszy lewą ręką. Na odwrót, jeśli nastąpiło pęknięcie czaszy spadochronu lub przechodzenie przez nią linek, to przy otwieraniu spadochronu zapasowego trzeba czaszę przytrzymać lewą ręką (rys. 2), a następnie odrzucić ją w górę i w przód.

Doświadczenie wykazało, że jeśli w powietrzu powstały warunki zmuszające do otwarcia spadochronu zapasowego, to należy to uczynić natychmiast, gdyż już w chwilę później mogą się one znacznie pogorszyć.

Wiadomo, że przy normalnie otwartym spadochronie głównym otworzenie spadochronu zapasowego nie jest rzeczą łatwą i wymaga znacznej wprawy. Największe znaczenie ma tu prawidłowe energiczne odrzucenie czaszy, co nie jest wygodne dla skoczka zawieszonego w uprzęży. Czynność tę trzeba tak opanować w ćwiczeniach naziemnych, aby czasza odrzucana była do góry i w przód pod kątem 55—60° na odległość nie mniejszą od połowy długości linek nośnych (rys. 3). Odrzucona czasza wypełni się szybko powietrzem, jeśli skoczek wyciśnie sprawnie z kieszonek linki na pozostałej ich długości.

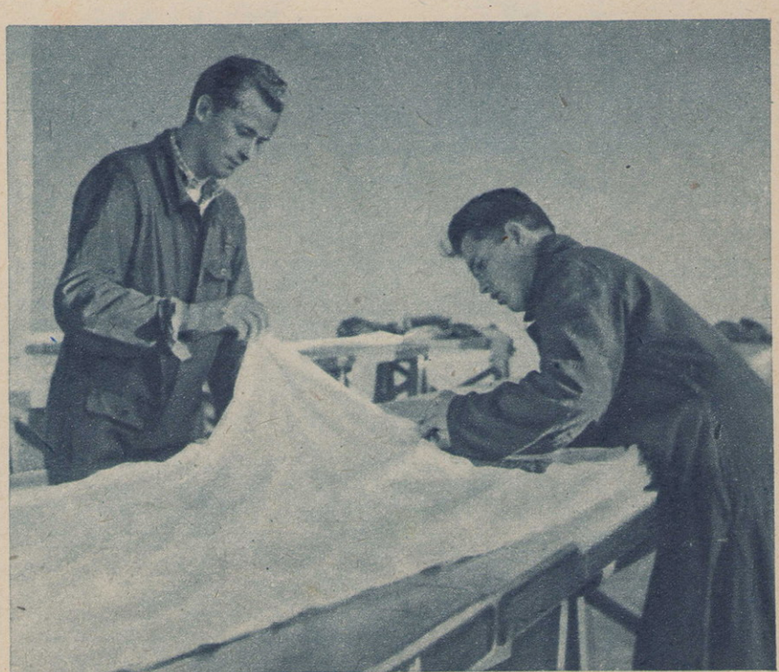
Linki spadochronu zapasowego ułożone są w kieszonkach zwykle z prawej strony na lewo (licząc, że spadochron nałożony jest na skoczka), jak to jest widoczne na rys. 3. Lecz doświadczenie wielu mistrzów sportu spadochronowego świadczy o tym, że bardziej celowe jest układanie linek inaczej, tj. z lewej strony na prawo. Linki wyciąga się prawą ręką i przy takim ułożeniu sprawniejsze jest ich wyciąganie, zwłaszcza w części łączącej się bezpośrednio z czaszą.

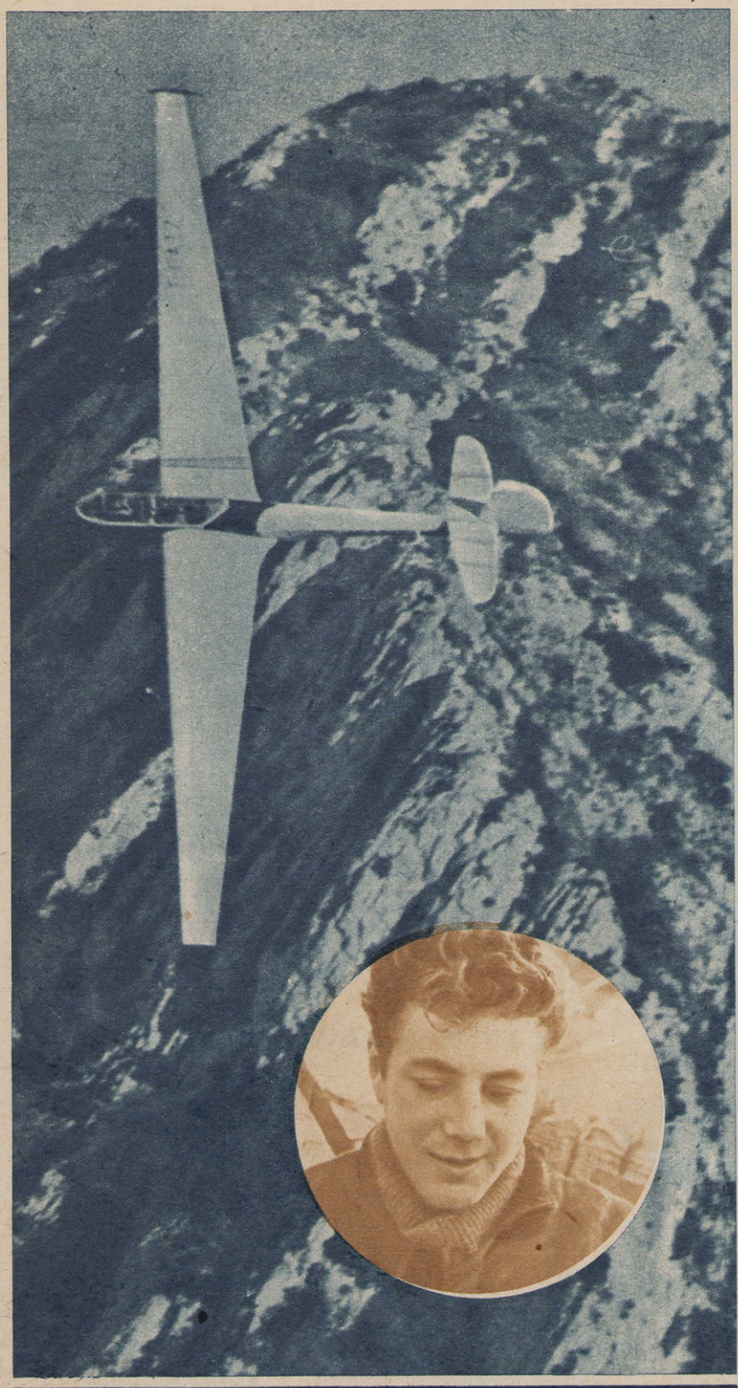
W miarę opanowywania przez ucznia tej czynności należy utrudniać warunki, wprowadzając skoczka zawieszonego na trapezie w ruch wahadłowy. W żadnym przypadku nie należy zezwalać na jakiekolwiek ułatwienia w wykonywaniu tego zadania.

Zaprawa w otwieraniu spadochronu zapasowego obowiązuje nie tylko uczniów początkujących, lecz również wszystkich innych skoczków, którzy powinni trenować tę czynność, zwłaszcza przed rozpoczęciem sezonu.

Oprócz omówionych wyżej wypadków zmuszających do otwierania spadochronu zapasowego jest jeszcze jeden, a mianowicie wtedy, gdy opóźnienie w otwarciu spadochronu głównego spowodowane jest zaplątaniem się pilocika. Zazwyczaj jest to powodem nieprawidłowego położenia ciała w momencie otwierania się spadochronu. W tym przypadku skoczek spada ze znaczną prędkością, a spadochron zapasowy należy otwierać przytrzymując go lewą ręką i wyrzucając czaszę jak najdalej w przód, aby uniknąć poplątania. Zadanie to należy ćwiczyć również na trapezie.

Foto: B. Koszewski



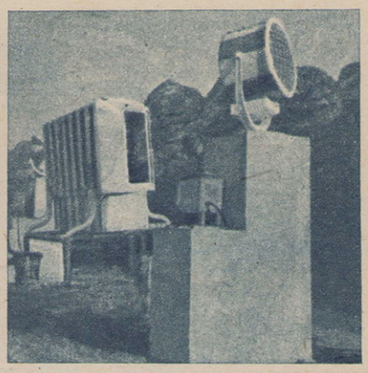


DRAMATYCZNY LOT DAUVIN'A

Z lewej: Bertrand Dauvin na „Kranichu III" podczas tragicznego lotu. W zderzeniu z groźnymi skałami grani Romanin les Alpilles znalazł śmierć.

W kółku: Dauvin na parę godzin przed startem.

Z prawej: Baterie reflektorów, które oświetlały w nocy skalisty grzbiet Romanin i jego stoki.



NA południu Francji, niezbyt daleko od Marsylii, pomiędzy miejscowościami Cavaillon i Nimes, szeroką dolinę rzeki Rodan przecina w poprzek potężny łańcuch gór. Ta naturalna barykada, wystawiona na częste i wyjątkowo silne wiatry mistralu (odpowiednik naszego halniaka), stwarza idealne wprost warunki do wykonywania szybowcowych lotów długotrwałych na wstępujących prądach zboczowych. Nic więc dziwnego, że francuski sport lotniczy wykorzystał ten malowniczy zakątek na urządzenie szybowiska wyczynowego. Jest ono położone opodal St Remy, u stóp grzbietu skalnego Romanin les Alpilles — od którego wzięło nazwę całe szybowisko — i sława jego rośnie z roku na rok, wzbogacana coraz nowymi, osiąganymi tutaj wyczynami. Dość powiedzieć, że wszystkie aktualne dzisiaj światowe rekordy długotrwałości lotu na szybowcach ustanowione zostały właśnie w Romanin les Alpilles i są oczywiście w posiadaniu pilotów francuskich.

Zachęceni powodzeniem, Francuzi urządzili tutaj w pełnym tego słowa znaczeniu wytwórnię rekordów. Szybowisko zostało wyposażone w potężne baterie reflektorów, oświetlających nocą skalny grzbiet Romanin i jego stoki, służba meteorologiczna zorganizowana została do najdrobniejszych szczegółów, specjalne stacje radiowe nadawczo-odbiorcze zapewniają stałą łączność pomiędzy ziemią, a pilotami w powietrzu, informując ich o spodziewanych zmianach warunków pogodowych i przekazując im słowa otuchy i rady, tak bardzo potrzebne w długich godzinach nużącego, samotnego lotu. Główny instruktor, zarazem i kierownik ośrodka — Brun, reguluje przyjęcia kandydatów według ustalonego regulaminu. Tak więc w jednym miesiącu stoki i całe wyposażenie szybowiska zarezerwowane są dla tego wyczynowca, w drugim dla innego i tak przez cały rok w kolejności zgłoszeń.

Na grudzień 1954 przewidziany był w liście Bertrand Dauvin...

*

Pierwsze 3 tygodnie stały się mimowolną próbą nerwów. Dauvin — członek Aeroklubu Paryż-Północ, pracownik fabryki samochodów, z wzrastającym zaniepokojeniem liczył uciekające bezowocnie dni urlopu — dni oczekiwania na mistral.

20 grudnia wiatr dmuchnął wreszcie i to z piekielną mocą, ale meteo nie wróżyło mu długiej żywotności. Pomimo tego ambitny pilot decyduje się na start. Nie zadowala go rekordowy wynik z kwietnia, kiedy wspólnie z Coustonem latał bez przerwy ponad 57 godzin. Pragnie koniecznie dokazać tej samej sztuki w pojedynkę. Dwie godziny trwa zacięta walka z żywiołem W potwornych porywach szybowiec aż trzeszczy, grożąc każdej chwili rozsypaniem. Po lądowaniu Dauvin mówi do kolegów: „naprawdę bałem się".

Jeszcze trzy dni oczekiwania i dopiero 24 grudnia rankiem kierunek i siła wiatru ustabilizowały się.

*

O godz. 8.01 „Storch" instruktora Bruna pociągnął ze startu „Kranicha III" i w kilka minut później pozostawił go na wysokości 200 m w ustalonym wznoszeniu. Dauvin podał przez radio, że warunki są dziecinnie łatwe i że może żaglować niemal z zamkniętymi oczami. 50 sekund w jedną stronę wzdłuż zbocza, nawrót, 50 sekund z powrotem i tak przez cały pierwszy dzień.

O godzinie 18-ej zapalono światła. Noc przynosi pierwsze komplikacje. Około godziny 1-ej Dauvin melduje, że napił się kawy, po której trzykrotnie dostał torsji. Koledzy pocieszają go z ziemi, żeby się nie przejmował, bo Charles Atger podczas swojego lotu rekordowego wymiotował aż 17 razy. Przykrzejszą wiadomość podaje jednak meteo: znad Atlantyku sunie front ciepły, grożący zanikiem mistralu. Instruktor Brun łączy się niezwłocznie z pilotem, przedstawia mu sytuację i pyta czy pomimo jej beznadziejności zamierza on kontynuować lot, czy też wyląduje dla oszczędzenia sił przed ewentualną dalszą próbą. Dauvin podejmuje hazard niepewności — pozostaje w powietrzu.

Reszta nocy i cały następny dzień upływają spokojnie Mistral trzyma bez zmian. O godzinie 17-ej „Kranich III" wywołuje ziemię:

— Oczy mi „nawalają" — skarży się pilot. — Tej nocy czuwajcie ze zdwojoną uwagą.

— Jak się czujesz ogólnie? — dopytują koledzy, wśród których jest również Couston.

— Jak facet, który wisi w powietrzu 34 godziny i wie, że tej nocy będzie musiał siadać nie osiągnąwszy zamierzenia — odpowiada wesoło Dauvin.

Zapada druga z kolei, długa grudniowa noc, wśród której potężne reflektory wydają się nikłymi światełkami. Następuje denerwująca przerwa w łączności radiowej, spowodowana defektem aparatury naziemnej. Gorączka naprawiania, a tymczasem lokalne meteo podaje, że mistral utrzyma się z siłą 20 węzłów na wysokości 600 m.

Godzina 19.30 — kontakt radiowy przywrócony. Dauvin żąda połączeń kontrolnych co pół godziny.

Godzina 20-ta — w słuchawkach pełen troski głos pilota:

— Obawiam się, że oczy zawiodą mnie przed nastaniem dnia. Widzę wszystko na biało. Boję się, że zaniewidzę zupełnie.

— Daj oczom wypocząć na chwilę — płynie z ziemi rada. — Atger w swoim locie zasłaniał co pewien czas przyrządy, żeby nie raziły fosforyzacją.

Wśród czuwających na lotnisku wywiązuje się dyskusja. Większość jest przeciwna próbom bicia rekordów w zimie. 28 godzin lotu w ciemnościach to morderczy wysiłek dla wzroku. Rozmowę przerywa oficjalny komunikat radiowy państwowej służby meteorologicznej: front ciepły zaległ środkową Francję i o mistralu nie ma mowy. Zapada konsternacja. Nikt już nie myśli o rekordzie, wszyscy czekają, żeby wiatr wreszcie zelżał i umożliwił bezpieczne lądowanie szybowca.

Godzina 20.30: — Kranich III! Kranich III! Tu Romanin! Podaj swoją wysokość!

Odpowiedź przychodzi po 10 sekundach, jakby z pewnym ociąganiem:

— Mam 800 metrów. Wszystko w porządku.

— Jeśli zakryłeś przyrządy, pilnuj wysokościomierza i wario. Zlikwiduj tylko sztuczny horyzont — brzmi jeszcze przestroga i znów na 30 minut zalega pełna napięcia cisza.

Godzina 21-a: — Mam 1 100 metrów. Oczy jeszcze bolą, ale zdaje się, że już lepiej widzę.

Godzina 22-a: — Wzrok działa bez zarzutu. Mam 1 300 metrów. Powiedzcie kto czuwa na ziemi?

W odpowiedzi następuje wyliczenie wszystkich obecnych przy aparacie, po czym Dauvin rzuca żartem: „życzę wam miłej zabawy" Po pewnym czasie melduje, że wszedł na 1 500 m i prosi o podanie mu fali rozgłośni Monte Carlo, gdyż chce posłuchać koncertu. Kiedy kolejne połączenie przynosi wiadomość, że pilot ma już 1 600 m wysokości, instruktor Brun kładzie się spać, powierzając czuwanie pozostałym.

O godzinie 24-ej Dauvin pyta znowu co słychać na ziemi. Wydaje się łaknąć rozmowy. Odpowiadają mu paroma żartami, a jednocześnie badają go podstępnie:

— Gratulujemy, jesteś czwartym szybownikiem na świecie, który przekroczył 40 godzin nieprzerwanego lotu.

— Nie okłamujcie — pada natychmiast sprostowanie — już pięciu latało ponad 50 godzin.

Ta przytomna odpowiedź pilota uspokaja kolegów. Ale na krótko, bo już po 15 minutach Dauvin wzywa gwałtownie ziemię. Jest wręcz wystraszony, gdy mówi:

— Mam 600 metrów wysokości. Jaki wiatr na dole?

— WNW, 34 m/sek. Uspokój się, Bertrand. Czy chcesz, żeby zbudzić Bruna?

— Nie, jeszcze nie trzeba. Chyba, że zjadę poniżej 400 metrów. Na razie zapalam światła pozycyjne. Uważajcie, bo zaczynam wielką grę: przykleję się ciaśniej do zbocza, to może wyżebrzę trochę wysokości.

Na szczęście wiatr wzrasta wkrótce do 7—8 m/sek. Dwa maleńkie światełka, czerwone i zielone, przesuwają się po niebie coraz wyżej, wyżej, aż w końcu giną z oczu obserwatorów na ziemi

Godzina 1-sza, 41-sza godzina lotu:

— Mówi Kranich III, mówi Kranich III. Wysokość 1 700 m. Cholernie długa ta noc. Ile jeszcze ciemności?

— Trzymaj się, Bertrand; Za 5 godzin brzask.

Otucha wstępuje w serca kolegów, lecz po 15 minutach mają nowy powód do niepokoju. Pomimo, że wiatr wieje z niesłabnącą mocą, Dauvin jest znowu na 500 m. Nie próbuje już ukryć, że jest okropnie wyczerpany. Wyjaśnia, że wpadł w rotorowe duszenie. Stopniowo odzyskuje wysokość. O godzinie 2-ej ma 650 m, o 2.14 — 750 m, ale o 2,30 na powrót tylko 500 m, chociaż wiatr jest wciąż taki sam. Coraz bardziej natarczywie ponawia pytanie, ile jeszcze nocy przed nim pozostało.

Na domiar złego urywa się łączność radiowa. Wieża kontrolna melduje również brak jakichkolwiek sygnałów od pilota. Dyżurni budzą instruktora Bruna i w tym momencie, dokładnie o godzinie 3-ej zgłasza się Dauvin w zupełnym zdenerwowaniu:

— Jestem zgubiony! Wokół siebie widzę same skały, mienią się jakimś dziwnym odblaskiem.. A może nic nie widzę — mam obiodzoną limuzynę.. Ile jeszcze nocy?! Ile nocy!?...

Mijają długie jak wieczność minuty najwyższego napięcia. O godzinie 3.07 lekkie odprężenie, bo pilot melduje, że dostrzega lotnisko i rozróżnia pas startowy. Lecz zaraz potem o 3.15:

— Z prawej widzę skały, z lewej nic nie widzę! Co mam robić?...

Brun bije się z myślami: mistral ciągle nie słabnie, więc zdecydować lądowanie to niechybna kraksa .. Zatem raczej przetrwać...

Nakazuje pilotowi włączenie świateł pozycyjnych, ma nadzieję z ziemi pokierować manewrami szybowca. Dauvin wykonuje polecenie, lecz mówi jednocześnie, że wyłącza radio, gdyż go męczy...

Koledzy na ziemi ani na moment nie odrywają teraz oczu od dwóch kolorowych światełek, których nikły blask jest jedynym świadectwem toczącej się w górze, heroicznej walki. Lecz o godzinie 3.50 światełka te gasną bezpowrotnie, a wysyłane w eter żarliwe wezwania obserwatorów pozostają bez odpowiedzi...

Równo z brzaskiem Brun startuje na „Storchu". Po 45 minutach poszukiwań odnajduje szczątki szybowca na zawietrznej stronie grani Romanin les Alpilles. Dauvin przerzucony przez mistral na zawietrzną, usiłował wrócić na właściwe miejsce Zmęczone oczy jednakże oceniły jasną plamę skały jako wolną przestrzeń. Szybowiec w pełnej prędkości lotu zderzył się z górą — 20 m poniżej jej szczytu.

Z toru po kraju

PILOCI SPOTYKAJĄ SIĘ Z MŁODZIEŻĄ

BYDGOSZCZ. Piloci Aeroklubu Kujawskiego, szkoły w Fordonie i Lisich Kątach na czele z instruktorami: Przyjemskim, Derkowskim, Dankowskim, Hardtem i Żółkosiem, urządzili w styczniu br. w Międzynarodowym Klubie Książki i Prasy w Bydgoszczy spotkanie z młodzieżą. Uczcili oni w ten sposób II Zjazd ZMP i 10-lecie wyzwolenia Pomorza. Dla mieszkańców Bydgoszczy było to niecodziennym wydarzeniem. Licznie przybyli młodzi i starsi, aby powitać pilotów, usłyszeć o ich osiągnięciach i planach na przyszłość.

Spotkanie trwało około dwóch godzin, w czasie których wielu uczestników zdecydowało się natychmiast na wzięcie udziału w szkoleniu lotniczym.

Tadeusz Woźniak

Rybnik. Jeszcze w grudniu ub. r. Zarząd Powiatowy i Miejski LPŻ w Rybniku zorganizowały spotkanie młodzieży Rybnickiej Fabryki Maszyn z pilotami Aeroklubu Stalinogrodzkiego. Za stołem prezydialnym w czasie uroczystości zasiedli przedstawiciele fabryki, ZMP i LPŻ. Po krótkich, oficjalnych powitaniach, w serdecznej atmosferze toczyła się pogawędka o lotnictwie, jego rozwoju i nowoczesnym sprzęcie, jakim dysponuje dzisiaj lotnictwo polskie. Piloci roztoczyli przed zebranymi wspaniałe perspektywy, czekające młodzież lotniczą w LPŻ i OSL.

Zespół pieśni i tańca przy miejscowym Technikum Budowy Maszyn zakończył spotkanie występami artystycznymi, po których odbyła się zabawa taneczna.

Longin Bednorz

Sulęcin czeka na szkolenie

W Sulęcinie (woj. szczecińskie) nie dzieje się nic lotniczego, a ja mam tam brata, który wprawdzie chodzi dopiero do 6 klasy, ale ma zamiar wstąpić do Korpusu Kadetów i chciałby bardzo odbyć jakieś szkolenie lotnicze. Zwracałam się w tej sprawie kilkakrotnie do Zarządu Powiatowego LPŻ w Sulęcinie i mimo, że za każdym razem przychylnie ze mną rozmawiano, do dzisiaj nie prowadzi się tam żadnego szkolenia.

Nie mogę sobie już dać rady ze swoim bratem i jego rówieśnikami. Ciągle, gdy przyjadę do domu (chodzę do szkoły w Szczecinie i tam skończyłam szkolenie spadochronowe, a teraz jestem na teoretycznym kursie szybowcowym), zarzucają mnie pytaniami na temat lotnictwa. Poniekąd rozumiem ich, bo mieszkając dawniej w Sulęcinie sama nie miałam możliwości dowiedzieć się czegokolwiek o lotnictwie i strasznie to przeżywałam.

Wstyd jednak dla ZP LPŻ, że nie popularyzuje lotnictwa. O ile nie pomogły w tym wypadku prośby, to może przyda się na coś krytyka w „Skrzydlatej" i pobudzi LPŻ do działalności lotniczej w Sulęcinie, gdzie młodzi miłośnicy sportu lotniczego pragną wyrosnąć na dzielnych pilotów.

Irena Czerebiejówna
Szczecin

MODELARZE WYKONALI ZOBOWIĄZANIE

Od wczesnych godzin rannych podążali modelarze na lotnisko stalinogrodzkie, gdzie miały się odbyć zawody modelarskie, organizowane w formie zobowiązania na cześć II Zjazdu ZMP i 10-lecia oswobodzenia Śląska. Nie zraził ich styczniowy mróz. Wspólne zobowiązanie z Wojewódzką Radą Modelarską — wykonali sprawnie i całkowicie.

Szkoda tylko, że w zawodach udziału nie wzięli przedstawiciele Zarządu Wojewódzkiego LPŻ i ZMP... Widząc na starcie wysiłki i szlachetną rywalizację modelarzy, może by Zarządy te bliżej się nimi zainteresowały.

Mimo braku zainteresowania nami, nie traciliśmy humoru i zapału w czasie zawodów, które zakończyły się dobrymi na ogół wynikami. Najdłuższy czas lotu uzyskał model kol. Franka Dryndy z Chorzowa — utrzymywał się on w powietrzu 6 minut, po czym znikł z pola widzenia.

Józef Zdrzałek
Chorzów

Spotkanie z generałem lotnictwa

W dniu 22 stycznia br. odbyło się spotkanie młodzieży wrocławskiej z generałem brygady Frey-Bieleckim. Młodzież z dużym zainteresowaniem wysłuchała opowiadań o życiu i pracy pilotów wojskowych. Najmłodsi zaś uczestnicy spotkania — harcerze, powitali generała wiązankami kwiatów. Przewodniczący Zarządu Miejskiego ZMP tow. Sikora podsumował współzawodnictwo pomiędzy zakładowymi i szkolnymi kołami ZMP miasta Wrocławia o najlepsze wyniki w realizacji uchwały o szefostwie nad lotnictwem.

Pierwsze miejsce i proporzec przechodni ZM ZMP zdobyli zetempowcy z Zespołu Techników Rolniczych, gdzie ponad 200-tu młodych chłopców ukończyło szkolenie KWWL I-go i II-go stopnia, a kilkudziesięciu z nich zgłosiło się na szkolenie spadochronowe. Młodzi wrocławianie zapewnili dostojnego gościa, że nie będą szczędzić sił w pracy nad zwiększeniem popularności lotnictwa i osiągnięciem wysokich wyników w szkoleniu lotniczym.

W części artystycznej wystąpił zespół pieśni i tańca śląskiego okręgu wojskowego.

Antoni Chojcan
Wrocław

III Zimowe Zawody Modeli w Opolu

Zarząd Wojewódzki LPŻ w Opolu zorganizował w Ligocie Dolnej w dniach 8 i 9 stycznia br. III Zimowe Zawody Modeli Latających (szybowców) o puchar przechodni ZW ZMP - Opole. Puchar przechodni zdobyła po raz drugi modelarnia lotnicza w Staniszczach Wielkich, a drugie miejsce uzyskała modelarnia w Otmęcie, trzecie zaś modelarnia w Kędzierzynie. Indywidualnie I miejsce zajął zawodnik modelarni w Otmęcie kol. Norbert Parucha, uzyskując sumą trzech lotów 432 pkt.

W zawodach udział wzięło 9 ekip z 34 zawodnikami i 48 modelami.

PAWEŁ WOŹNIAK
Opole

On lata na odrzutowcu

WIERZCIE mi, że ten młody podporucznik o jasnoblond włosach, którego widzicie obok na fotografii, nie zawsze ma tak zaciśnięte usta. Bardzo często widziałem go śmiejącego się serdecznie.

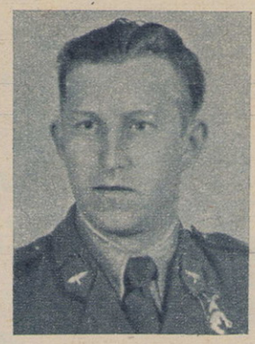
Pilot Tadeusz Majewski jest „połową" jednego z niewielu w Polsce małżeństw lotniczych.

Czy wiecie już kto stanowi drugą „połowę" tego małżeństwa? — No, oczywiście Pela Majewska. Znana pilotka szybowcowa i samolotowa oraz instruktorka Warszawskiego Aeroklubu LPŻ.

Tadeusz nie od razu usiadł za sterem szybkiego samolotu odrzutowego. Pierwsze kroki stawiał w lotnictwie sportowym.

— Zamierzchłe to niemal czasy — sięga pamięcią do okresu odległego o kilka lat. — Pierwszym terenem, po którym chodziłem z myślą o lataniu, było lotnisko w Jeleniej Górze. Tam zapoznawałem się z atmosferą życia lotniczego. Był to rok 1946. W następnym już zaś roku znalazłem się w szkole szybowcowej w Goleszowie, pod wytrawnym okiem instruktora Franciszka Kępki.

Później, przebywając stale w Lublinie, Majewski kończy kurs skoczków spadochronowych, zdobywając I stopień wyszkolenia, następnie jest słuchaczem w Centrum Wyszkolenia Lotniczego i uzyskuje III klasę pilota samolotowego. W międzyczasie próbuje z dobrym rezultatem swych umiejętności jako składacz spadochronów, odbywając praktykę w Nowym Targu.



Tadeusz Majewski.

W 1950 roku poznał w swym rodzimym aeroklubie — w Lublinie — młodą, nieśmiało jeszcze wówczas rozpoczynającą swe pierwsze wzloty — Pelę Pietrzak. Myślicie może, że od razu się oświadczył? Nie. Najpierw pojechał do Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Dopiero po dwóch latach wrócił, błysnął gwiazdkami i... co nastąpiło dalej — wiecie sami.

Dzisiaj Tadeusz Majewski jest nie tylko kochanym i kochającym małżonkiem, ale także przodownikiem wyszkolenia bojowego i politycznego. Za swe osiągnięcia był kilkakrotnie wyróżniany, a m. in. otrzymał także dyplom uznania od Zarządu Głównego ZMP. Ostatnio reprezentował wojskową młodzież lotniczą na II Zjeździe ZMP.

(Star.)

CZY NAPRAWDĘ TAK ŹLE?...

OSTATNIO czyta się w „Skrzydlatej" o ciągłym narzekaniu na brak materiałów, silników, narzędzi modelarskich itp., co częściowo zresztą jest uzasadnione. Nie należy jednak tak strasznie utyskiwać na ZG, a przedtem przeanalizować raczej swoją pracę na terenie Zarządu Wojewódzkiego.

Ten pierwszy w miarę możliwości pomaga nam, a sami przecież także możemy zdobyć trochę materiałów systemem gospodarczym, chociażby od zakładów pracy, przy których powstają nasze modelarnie. Dziwi mnie, że żaden z korespondentów nie pisze o osiągnięciach, a przecież młodzież szkolimy już od pięciu miesięcy. Dobre wyniki w swoim czasie posiadał Poznań, a w roku bieżącym w ogóle milczy — czyżby tam upadło modelarstwo?

Młodzież warszawska, pracująca w stołecznym ośrodku modelarstwa LPŻ pod kierownictwem instr. Jana Jastrzębskiego, oszczędza papier do krycia modeli. Na przykład model „Jeżyka" pokrywa się tylko po jednej stronie od góry, wychodząc z założenia, że jest on przez to lżejszy, a konstrukcja modelu nic na tym nie cierpi. Apelujemy więc do wszystkich Zarządów Wojewódzkich, żeby oszczędzały materiał, a wówczas nie będziemy odczuwać jego braku.

W Warszawie powstało ostatnio osiem modelarni LPŻ-owskich, które są zaopatrzone w bezpłatne materiały oraz narzędzia. Między innymi warto nadmienić o modelarni, która znajduje się przy Hotelu Robotniczym pracowników FSO, gdzie instruktorem jest Zbigniew Pichutowski. Modelarnia ta również ściśle współpracuje z zakładem pracy. LPŻ nie był w stanie przydzielić modelarni imadeł stołowych i innych narzędzi, więc kwestię tę rozwiązał zakład pracy, który zaopatrzył modelarnię zarówno w imadła, jak i pozostałe narzędzia.

Od roku odczuwamy także brak małych gwoździków do montażu modeli. Sprawę tę Warszawa rozwiązała w ten sposób, że prywatnie zakupiono gwoździki u szewca, zaspakajając potrzeby modelarzy. Na innym terenie można również to zastosować, bo przecież szewców w terenie nie brak.

Wzywamy zatem wszystkie Zarządy Wojewódzkie do solidnej pracy i większej inicjatywy w udzielaniu rad do wymiany doświadczeń modelarskich na łamach „Skrzydlatej".

„Oka" — Warszawa

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje korespondent podpisany „Oka" (nazwisko i adres znane redakcji) za korespondencję pt. „Czy naprawdę tak źle?..."

Nagrodę miesiąca zaś (100 zł), w naszym stałym konkursie, przeznaczamy dla ob. Jana Winczo z Bielska za korespondencję pt. „Pomysł racjonalizatorski Kępki" w numerze 7 (189).

*

Cóż można dodać do tej smutnej opowieści? Że Bertrand Dauvin został pośmiertnie odznaczony Krzyżem Legii Honorowej? Że nadano mu Medal Lotniczy? Że prasa francuska relacje o jego wypadku tytułowała „Śmierć Bohatera"?...

Wszystko to jak najbardziej słuszne, ambitny pilot zasłużył bez cienia wątpliwości na miano bohatera i na wszelkie najwyższe odznaczenia. Ale mimo woli ciśnie się na myśl pytanie, czy przy ryzyku tak wielkiej ofiary, jaką jest ofiara życia człowieka, jest sens walczyć nadal o jeszcze 10 minut, o jeszcze pół godziny poprawienia rekordu długotrwałości lotu? Rekordu, którego wynik osiągnął już granicę ludzkich możliwości?

Piloci francuscy nazywają rekordzistów tej dziedziny wyczynu szybowcowego „atletami przestworzy". I słusznie, boć przecież kontynuowanie przez 50 godzin nieprzerwanego lotu w sprzyjających ku temu warunkach nie ma już na pewno nic wspólnego z prawdziwą sztuką szybowania. Tutaj zwycięża nie umiejętność, a tylko wytrzymałość organizmu na potworne, morderczе zmęczenie.

Rozumiem, że nie jest łatwo powziąć decyzję wykreślenia z tabeli rekordów szybowcowych tej dziedziny wyczynu, która zapisywała najpiękniejsze, bo pierwsze karty historii rozwoju szybownictwa. Ale wtedy chodziło zaledwie o pojedyńcze minuty, nie — jak dzisiaj — o całe doby przebywania w powietrzu. I dlatego wydaje się, że w dobrze pojętej trosce o zdrowie i życie tych wszystkich młodych i ambitnych pilotów, którym nie straszne jest żadne przedsięwzięcie, Międzynarodowa Komisja Szybowcowa FAI powinna bardzo poważnie zastanowić się nad celowością dalszego rejestrowania rekordów długotrwałości lotu.

Argumenty, a nawet konkretne propozycje na ten emat przytoczył już Wiktor Żarski w swym felietonie drukowanym w 4 numerze „Skrzydlatej Polski". Nie będę więc ich powtarzał. Chciałbym jedynie zauważyć, że bardzo pożądane byłyby jeszcze opinie i wypowiedzi w tej istotnej kwestii ze strony liczniejszej grupy naszych wyczynowców, a zwłaszcza tych, którzy mają osobiste doświadczenia z prób ustanawiania rekordów długotrwałości lotu. Ich uwagi mogą być bardzo cenne dla Komisji Sportowej Aeroklubu PRL i mogą zaważyć na zajęciu przez tę komisję odpowiedniego stanowiska zarówno na forum krajowym, jak i na forum międzynarodowych konferencji FAI.

Opracował: TADEUSZ REJNIAK
Na podstawie „Aviation Magazin" i „Avia Vliqwereld"

W związku z trwającą obecnie akcją przyjęć na szkolenie lotnicze Sekcja Modelarska Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Kielcach urządziła dla młodzieży wystawę modelarską. Na zdjęciu estetyczne eksponaty wykonane przez modelarzy województwa kieleckiego.

Kroniki LOTNICZA

Kol. kol. **Kołodziejczyk i Stanisław Kroqul z Warszawy.** (139). Kandydaci do lotniczych szkół oficerskich powinni uprzednio przejść szkolenie lotnicze w LPŻ. Warunkami przyjęć do OSL są m. in. ukończenie 18 lat i 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub równorzędnej. Dokładnie na ten temat poinformują Was w najbliższej Wojskowej Komendzie Rejonowej, gdzie należy składać dokumenty.

Kol. kol. **Franciszek Troszka** ze wsi Popielów II (115), **Stanisław Rodzik** ze wsi Osiny (197), **Antoni Kozłowski** ze wsi Zabrze (195), **Mirosław Szanda** ze wsi Kopyść (140), **Jan Iwański** z Sosnowca (141). Wszystkich Was interesuje Technikum Budowy Silników. Przychylając się do Waszych próśb podajemy adresy wymienionych Techników. Jest ich dwa. Pierwsze mieści się w Warszawie przy ul. Hożej 88, a drugie we Wrocławiu, przy ul. Kielcowskiej 43/53.

Kol. **Ryszard Makowski** z Milicza (188). Informacje, które otrzymaliście w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ we Wrocławiu, są zgodne z prawdą. Obecnie kursy dla skoczków spadochronowych będą się odbywały jedynie systemem dochodzącym. Kursów skoszarowanych nie organizuje się. Życzymy pomyślnego zakończenia Waszych kłopotów.

Kol. **Józef Pawlak** z Kowar (194). Chcecie pogłębić swą wiedzę lotniczą i prosicie o radę. Formy nauki mogą być bardzo różnorodne. Najprostsza i najłatwiejsza naszym zdaniem — to czytanie. Powinniście czytać jak najwięcej książek o tematyce lotniczej. Możecie także zostać członkiem modelarni lotniczej. Praca w niej da Wam praktyczne przygotowanie do lotnictwa. Jeśli nie znacie adresu najbliższej modelarni, to zasięgnijcie informacji w tej sprawie w Zarządzie Powiatowym LPŻ. Tam też będziecie mogli nabyć materiały (wydane w dwóch książeczkach) Kursu Wstępnych Wiadomości Lotniczych.

Kol. **Józef Gniduła** z Terespola koło Biłgoraja (248). „Skrzydlatą" możecie zaprenumerować w każdym kiosku „Ruchu" — nie koniecznie w Waszej miejscowości. Trzeba jednak przy tym pamiętać, że tylko w tym jednym kiosku będziecie ją mogli odbierać.

Kol. **Stefan Wawrzyniak** z Dzierżoniowa (198). W sprawie poruszonej w liście radzimy zgłosić się do Zarządu Powiatowego LPŻ w Wałbrzychu. Na szkolenie lotnicze przyjmuje się cały rok. Kandydat na szkolenie lotnicze powinien okazać świadectwo ukończenia KWWL. Życzymy pomyślnego załatwienia sprawy.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Kol. **Janusz Borzęcki** z Radomia (3695) prosi o wyjaśnienie pewnych spraw związanych z uzbrojeniem samolotu. Uzbrojenie podobnie jak i sposób rozmieszczenia broni pokładowej zależy przede wszystkim od przeznaczenia danego typu samolotu. Samolot myśliwski — latający na dużych prędkościach, przeznaczony w pierwszym rzędzie do walki w powietrzu, uzbrojony będzie w działko (lub kilka) oraz ciężkie karabiny maszynowe odznaczające się dużą siłą ognia. Ponieważ samolot ma być zwrotny, broń pokładowa jako ciężka rozmieszczona będzie blisko środka ciężkości samolotu — a więc w kadłubie. Można spotkać również działka i karabiny maszynowe umieszczone w skrzydłach, co zostało spowodowane jakimiś specjalnymi względami. Unika się tego jednak choćby dlatego, że zostaje popsuta aerodynamika skrzydła.

Co do ilości broni na pokładzie samolotu, to w obecnych czasach, gdy dobry celownik lotniczy przestał być problemem, konstruktor wyposaża samoloty myśliwskie raczej w małą ilość ale za to skutecznej broni. Inaczej będzie w samolotach szturmowych. Te przeznaczone są jak wiadomo do niszczenia siły żywej i taboru nieprzyjaciela na ziemi. Dlatego też wyposażone będą one w karabiny maszynowe (do zwalczania np. piechoty) i działka (np. do zwalczania czołgów). Ponieważ samoloty szturmowe latają na mniejszych prędkościach i nie muszą być tak zwrotne jak samoloty myśliwskie, można w nich umieścić broń w skrzydłach. Oprócz tego samoloty szturmowe zabierają też inną broń, jak np. rakiety lub lekkie bomby.

Jeśli idzie o broń pokładową na samolocie bombowym, to służy ona do obrony przed atakami z powietrza oraz do niszczenia mniejszych celów naziemnym. Dlatego też karabiny maszynowe i działka umieszczone bywają obrotowo w kadłubie i obsługiwane przez członków załogi. Nie spotyka się, aby samolot bombowy miał zamocowane działka w skrzydłach, gdyż jest on mało zwrotny i celowanie całym samolotem jest zbyt trudne.

J-L

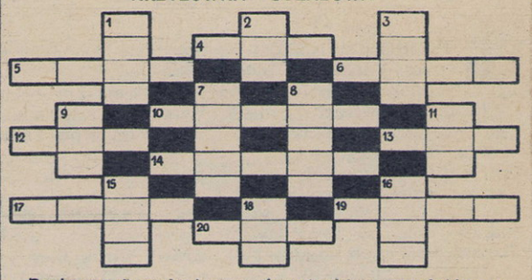
Kol. **Jerzy Turowiecki** z Gdańska (19). Bijemy się w piersi za błędy językowe, które rzeczywiście zakradły się do 1-go numeru „Skrzydlatej". Co do „helikoptera", który „strzeszy" jeszcze w Polskim Radio, w „Dookoła Świata" i w „Przekroju" nie tracimy nadziei, że wcześniej czy później i tamtejsze redakcje wyplenią ze swego terenu ten brzydki barbaryzm, a wprowadzą prawidłowy termin „śmigłowiec". Kiedyś przecież niektóre nielotnicze redakcje czasopism broniły długo terminów „aeroplan" i „hydroplan", a mimo to, nie wiadomo kiedy, zniknęły one jak kamfora, a na ich miejsce triumfalnie wkroczyły „samolot" i „wodnosamolot".

inż. R. W.

W WOLNYCH CHWILACH PO LOTACH...

REDAGUJE: mgr H. DĄBROWSKI

KRZYŻÓWKA SYLABOWA



Poziomo: 4) rodzaj smaru 5) zetknięcie się statku powietrznego z ziemią po zakończeniu lotu 6) przyrząd samopiszący do mierzenia i zapisywania szybkości i kierunku wiatru 10) drobne ciała niebieskie, które spotkawszy się z atmosferą ziemską zapalają się, pękają i czasem spadają na ziemię jako bryły kamienne i żelaza 12) rodzaj statku powietrznego 13) wywrócenie się samolotu przy lądowaniu 14) wyższa uczelnia techniczna 17) sportowa organizacja lotnicza 19) zły przewodnik elektryczności owijający drut, odosabniacz, oddzielenie 10) kąt kierunkowy stwierdzony wg busoli.

Pionowo: 1) mechaniczne skrócenie dobiegu 2) gazy po spaleniu mieszanki w cylindrze silnika 3) ubiór lotniczy 7) wyznający światopogląd naukowy, materialistyczny 8) śpiewak o głosie między tenorem i basem 9) część mechanizmu korbowego silnika 11) słynny radziecki konstruktor samolotów, uczeń Żukowskiego 15) poliniowane paski papieru ze skalą, nawinięte w barografie 16) linie na mapie synoptycznej łączące punkty o jednakowej temperaturze 18) paliwo do silników lotniczych.

Rozwiązanie szyfrogramu z nr. 2

„Lotnik na straży polskiego nieba". Zagadka nie była trudna i podobała się. Spośród wielu, wielu Czytelników, którzy nadesłali trafną odpowiedź, nagrody książkowe otrzymują: 1) **Alicja Baraska** — Częstochowa, 2) **Waldemar Cybula** — Zamość, 3) **Hanka Tarny** — Czechowice M., 4) **Jan Jary** — Czerwin, 5) **Zdzisław Kaczyński** — Gdynia, 6) **Tadeusz Kozłowski** — Ciechocinek, 7) **Hildegarda Mazurek** — Świdnik, 8) **Bogdan Ogrodowski** — Ostrzeszów, 9) **Józef Pośpieszny** — Sieradz, 10) **Bogdan Trzcionka** — Warszawa.

Nagrody wysyłamy pocztą.

TYLKO dla dziewcząt

Agnieszka Bartlak z Olsztyna. Na imieninach u znajomej spotkałam pilota — swoją dawną sympatię, któremu przed miesiącem dałam do zrozumienia, że jest mi obojętny — pisze Agnieszka. — Bawił on się z innymi dziewczętami i nie zwracał na mnie uwagi. Odczułam to bardzo i za wszelką cenę chciałabym znów nawiązać z nim kontakt, bowiem zrozumiałam, że go kocham.

Sprawa nie jest prosta, Agnieszko, i za swoją lekkomyślność sprzed miesiąca możesz być ukarana. Spróbuj spotkać się z nim i w sposób delikatny nadmień o przyszłym spotkaniu, biletach do kina itp. Jeżeli propozycję tę podejmie, masz już 50 procent wygranej, reszta zależy od Twojego postępowania.

Lidia Rosenbaumm ze Skawiny. Skoro w tym roku zdajesz maturę i pragniesz poświęcić się lotnictwu, to nic nie stoi na przeszkodzie, żebyś wstąpiła na Wydział Lotniczy Politechniki Warszawskiej. CWL, o które zapytujesz, jest tylko we Wrocławiu, gdzie z aeroklubów kierowani są zaawansowani piloci. Po ukończeniu CWL (szkolenie trwa 9 miesięcy) otrzymuje się III klasę instruktora samolotowego i przydział pracy w jednym z aeroklubów.

Wanda Jastrzębska z Gdyni. Zapytujesz: czy uprawiając sport lotniczy (jako pilotka), będziesz mogła rodzić dzieci? — Oczywiście, ale wtedy predystynujesz raczej do miana mamy, bo niby kiedy będziesz latać, mając np. pięcioro dzieci?

Zagadnienie zaś macierzyństwa u kobiet związanych ściśle z lotnictwem od dawna jest rozwiązane i twierdzenie o niepłodności pilotek jest bzdurą. Lotnictwo podobnie jak i inne sporty nie pozbawia kobiet jej prawdziwego w naturze przeznaczenia. Dla przykładu podam, że — między innymi — znana nasza szybowniczka Barbara Dankowska ma śliczną, trzyletnią już córeczkę.

Danuta G. z Poznania. Jako zaawansowana w sporcie spadochronowym masz szanse zostać instruktorem. W tej sprawie zwróć się do kierownictwa swojego aeroklubu, które udzieli Ci bliższych informacji i ułatwi osiągnięcie zamierzonego celu.

Zofia Wędzko — Łódź. Zosia jest niepocieszona. Jadąc pociągiem z Łodzi do Stalinogrodu w dniu 13 stycznia br. poznała bardzo miłego chłopca — pilota. Opowiadał jej dużo o lotnictwie, miał falującą jasną czuprynę i na imię Adam. Pod koniec podróży zaproponował jej wymianę adresów i spotkanie. — Wypadało się obrazić — pisze autorka listu. No i oczywiście tak postąpiła, ale zaraz pożałowała i żałuje do dzisiaj. Gdyby ktoś z Czytelników znał adres uroczego pilota, a może on sam przeczyta ten list, adres Zosi jest w redakcji, a ona wierzy, że młody pilot nie zapomniał jej piwnych oczu.

Bez podpisu.

RECENZJE

J. Badowski i F. Janik — „RADIONAWIGACJA LOTNICZA". Wydawnictwa Komunikacyjne. Warszawa 1954 r. Str. 304. Rys. 228. Cena zł 21,60. Nakład 2 500 + 130 egz.

Lotnictwo Polski Ludowej, które w ciągu ostatniego dziesięciolecia miało olbrzymie osiągnięcia, stosuje coraz nowsze i doskonalsze środki techniczne, dla wykonania i przekroczenia planów eksploatacyjnych i produkcyjnych. Nasza literatura techniczna, niestety, za mało dotąd obrazowała rozwój i osiągnięcia lotnictwa i w niedostatecznym stopniu pomagała fachowcom lotniczym w codziennej pracy. Za mało było dotąd dobrych podręczników lotniczych. Dlatego należy z radością i uznaniem powitać inicjatywę Wydawnictw Komunikacyjnych, dzięki którym zaczynają się pojawiać na rynku księgarskim techniczne książki lotnicze.

Ostatnio została wydana książka pt. „Radionawigacja lotnicza", autorów: Janusza Badowskiego i Franciszka Janika. Treścią książki jest — w większości — praktyczne wykorzystanie w nawigacji lotniczej urządzeń radiotechnicznych. Książka zawiera rozdziały: 1) Fale elektromagnetyczne, 2) Odbiór kierunkowy; 3) Błędy odbioru kierunkowego; 4) Radionamiary; 5) Zastosowanie namiarów obcych w locie; 6) Praktyczne zastosowanie radionamiarów własnych; 7) Lądowanie w złych warunkach atmosferycznych; 8) Radiolokacja; 9) Radiolatarnie. Za trud podjęcia pracy w dziedzinie bardzo mało u nas znanej i dość trudnej do syntetycznego ujęcia ze względu na bardzo wielką ilość metod, systemów i urządzeń radionawigacyjnych, należy się autorom duże uznanie.

W rozdziałach książki omawiających praktyczne wykorzystanie pomocy radionawigacyjnych (rozdziały: czwarty, piąty, szósty i siódmy), szczegółowo i poglądowo opisane są metody wykreślania wyników radionamiarów, sposoby nawigowania oraz lądowanie w trudnych warunkach atmosferycznych. Duża ilość przykładów i rysunków wyjaśniających praktyczne stosowanie środków radionawigacyjnych podczas lotu i lądowania bez widoczności ziemi, kwalifikuje książkę jako dobry podręcznik dla nawigatorów i pilotów lotnictwa cywilnego i wojskowego, operatorów naziemnych i pokładowych oraz kierowników ruchu lotniczego. Ze względu na powyższe zalety „Radionawigacja lotnicza" może być pożyteczną lekturą dla wielu zaawansowanych entuzjastów lotnictwa.

Podręcznik powyższy posiada jednak dużo wad. Przede wszystkim pominięto w książce wkład nauki radzieckiej i osiągnięcia uczonych i inżynierów rosyjskich i radzieckich w radionawigacji i radiolokacji. Nie wspomniano we „Wstępie", względnie w rozdziale: „Radionawigacja", że A. S. Popow pierwszy w historii radiotechniki podał myśl o wykorzystaniu odbicia fal elektromagnetycznych i doświadczalnie wykazał słuszność swoich tez (1897 r.). Nie zaznaczono prac uczonych tej miary co: L. J. Mandelsztam, B. A. Wiedenskij, W. A. Fok, M. A. Boncz-Brujewicz, M. W. Szulejkin, W. W. Tatarinow, A. A. Pistolkors, D. A. Rożański i innych — twórców całego szeregu dziedzin w radiolakcji i radionawigacji. Przy omawianiu systemu „Decca" nie wspomniano, że system ten jest oparty na wynikach prac fizyków i radiotechników radzieckich (N. D. Papaleksi, L. J. Mandelsztam).

Podręcznik radionawigacji lotniczej może być opracowaniem praktycznych metod wykorzystywania urządzeń radionawigacyjnych oraz nawigacji i lądowania w złych warunkach atmosferycznych przy pomocy tych urządzeń, względnie też opracowaniem zasad działania urządzeń radionawigacyjnych. „Radionawigacja Lotnicze" J. Badowskiego i F. Janika jest raczej rozwinięciem pierwszej alternatywy. Połączenie obu alternatyw w jednym podręczniku, jak ma to miejsce w powyższej pracy, jest niecelowe. Stwarza książkę jednolitą. Niektóre części rozdziałów (np. modulacja, detekcja), nie mają uzasadnienia w świetle dalszej treści książki, miałyby natomiast zasadniczy sens, gdyby podręcznik był opracowaniem zasad działania urządzeń radionawigacyjnych.

Obok wrażenia niejednolitości w treści, książka posiada również niejednolity poziom. Zupełnie niepotrzebnie stosuje się rachunek różniczkowy (tylko w jednym wypadku) do wyprowadzenia wzoru na S. E. M. (siłę elektromotoryczną) w antenie ramowej, podczas gdy ten sam wzór da się wyprowadzić przy pomocy matematyki elementarnej. Niezrozumiałe jest, dlaczego podstawowe urządzenia radionawigacyjne — radiokompas, na którym opiera się duża ilość metod nawigacyjnych i lądowania w złych warunkach atmosferycznych podanych w następnych rozdziałach, potraktowane jest zaledwie 29 wierszami tekstu (bez żadnego rysunku). Wcale to nie wyjaśnia zasad działania radiokompasu.

Jedną z dalszych wad książki jest zbyt marginesowe ujęcie najnowocześniejszych systemów radionawigacyjnych. Brak jest zupełnie sposobów stosowania telewizji w nawigacji bliskodystansowej i przy lądowaniu w złych warunkach atmosferycznych. Niektórych systemów w ogóle nie wzmiankowano.

Niestety nie jest możliwe w krótkiej recenzji podać jeszcze całego szeregu uwag natury semantycznej i technicznej.

Jako całość „Radionawigacja lotnicza" jest dobra, gdy bierze się pod uwagę praktyczne metody wykorzystania pomocy radionawigacyjnych, natomiast jeżeli chodzi o zasady działania urządzeń radionawigacyjnych, książka nie spełnia pokładanych w niej nadziei. Tym nie mniej, jako pionierska praca w tej dziedzinie, zasługuje na zainteresowanie.

Inż. TADEUSZ BUCZYŁKO

Skrzydlata

ORGAN AEROKLUBU PRL

WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 22.II.1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 755/C

B-6-2347

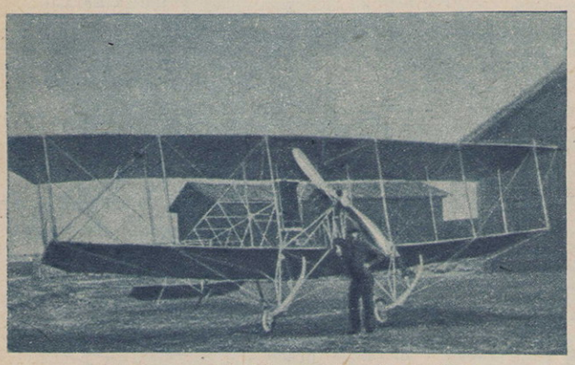
(Przedruk i wykorzystanie oryginalnych rysunków dozwolone jedynie za podaniem źródła i autora)

Samolot Tańskiego, Zbierańskiego i Cywińskiego

UKORONOWANIEM prac Tańskiego była budowa samolotu. W tym przedsięwzięciu pomagali mu jako współkonstruktorzy Zbierański i Cywiński. Trójka przyjaciół początkowo budowała swój aparat w małym warsztacie przy ulicy Solec w Warszawie, bez potrzebnych funduszów i bez wielu niezbędnych narzędzi. O trudnościach świadczyć może choćby to, że sprawdzenie i pasowanie wykonanych części wymagało wynoszenia samolotu na podwórze. W pracach tych pomagali również uczniowie gimnazjum Chrzanowskiego. W momencie, gdy dalsze czynności stały się w ciasnym warsztacie niemożliwe, uzyskano pozwolenie na przeniesienie się do zabudowań towarzystwa „Awiata" na Polu Mokotowskim.

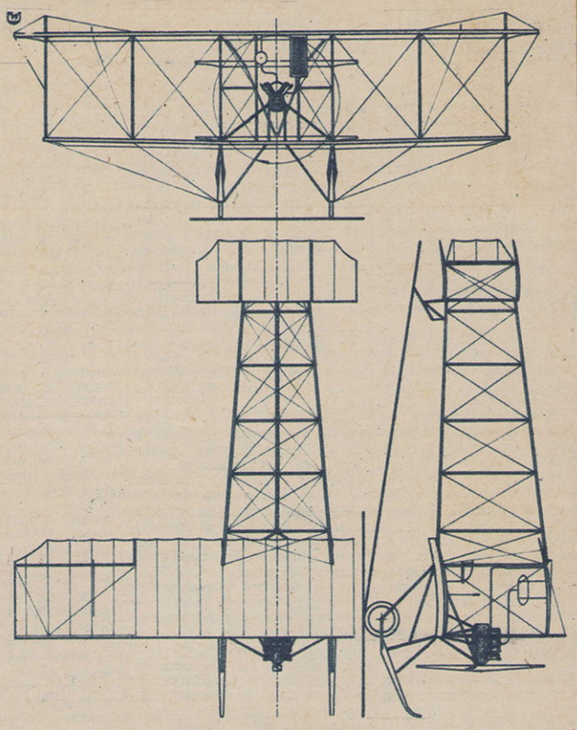
Wreszcie po rocznej pracy w 1911 roku samolot był gotów do prób. Okazało się jednak, że zastosowany gwiazdowy silnik „Anzani" jest zbyt słaby do wykonywania poprawnych lotów. Sprowadzono ośmiocylindrowy silnik E. N. V. o mocy 40 KM. Miał on układ dwurzędowy w „V".

Wygląd samolotu ilustruje załączony rysunek i fotografia. Konstrukcja jego różniła się znacznie układem od ówczesnych typów konstrukcji lotniczych na zachodzie Europy. Samolot posiadał wiele ciekawych rozwiązań konstrukcyjnych. Wyróżniały się takie szczegóły jak: metalowy trójkątny kadłub — krata, starannie opracowane i rozwiązane podwozie oraz umieszczenie silnika z przodu samolotu przed pilotem. Trzej konstruktorzy zarzucili stosowany na zachodzie system umieszczania steru wysokości przed skrzydłami, a silnika ze śmigłem pchającym za plecami pilota. Górne skrzydła, wyposażone w lotki, miały rozpiętość 9 m, natomiast dolne — 8 m. Obydwa skrzydła oraz statecznik posiadały konstrukcję drewnianą, pokrytą obustronnie tkaniną. Stójki między skrzydłami i statecznikami były metalowe. Całość dla usztywnienia powiązana drutami. Dwuczłonowe usterzenie poziome, umieszczone daleko od skrzydeł, posiadało końce obrotowe wokół osi poprzecznej. Części te spełniały rolę sterów wysokości. Między stałymi częściami usterzenia wysokości były zamocowane dwie płaszczyzny sterów kierunkowych. Fotel pilota umieszczony był między skrzydłami. Silnik — zamocowany na konstrukcji mieszanej metalowo-drewnianej. Sterowanie odbywało się normalnie przy pomocy drążka i orczyka. Obok pilota znajdowała się chłodnica silnika i zbiornik paliwa.



Samolot Tańskiego, Zbierańskiego i Cywińskiego. (Zdjęcie archiwalne).

Pomimo, że samolot Tańskiego, Zbierańskiego i Cywińskiego był bardzo udany i po zainstalowaniu silnika E. N. V. wykazywał dobre właściwości lotne i pilotażowe, konstruktorzy nie byli w stanie kontynuować swych prac. Powodem tego był brak pomocy ze strony społeczeństwa i obojętna lub wręcz wroga postawa władz carskich. Po zlikwidowaniu towarzystwa „Awita" samolot pozostał w zapomnieniu w hangarze aż do wybuchu pierwszej wojny światowej, podczas której uległ zniszczeniu.



Rysunek samolotu Tańskiego, Zbierańskiego i Cywińskiego z r. 1911, odtworzony przez Zdzisława Gryglickiego na podstawie fotografii i danych technicznych.

Z wojny 1914—1918 r. Tański zdołał uratować jedynie pewną część swych prac. Przechowywał on je w swojej pracowni przy ulicy Mazowieckiej 2 w Warszawie, a następnie przekazał do Muzeum Przemysłu, gdzie uległy całkowitemu zniszczeniu podczas drugiej wojny światowej.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

Samolot Caproni F-5 jest dwumiejscowym dolnopłatem o napędzie odrzutowym, przeznaczonym do turystyki i treningu. Samolot ten powstał we Włoszech w okresie najbardziej intensywnej „pomocy" amerykańskiej, która w kraju tym spowodowała zastój produkcji przemysłu lotniczego i likwidację licznych biur konstrukcji prototypów. Aby zapobiec likwidacji biura w firmie Caproni, przystąpiono do prac nad opisywanym samolotem.

Konstrukcja samolotu jest całkowicie drewniana, z drewna ulepszonego, uodpornionego na wpływ warunków atmosferycznych. Silnik odrzutowy typu Turbomeca „Palas" o ciągu statycznym 150 kG jest zabudowany w dolnej części kadłuba, zaopatrzonej we wzierniki. Osłony tej części umożliwiają łatwą kontrolę silnika w czasie eksploatacji oraz jego wybudowanie do przeglądu lub wymiany. Nieestetyczne chwyty powietrza po obu bokach kadłuba cechuje duża prostota konstrukcji i wykonania. Kształt ich z punktu widzenia aerodynamiki nie jest najkorzystniejszy.

Caproni F-5 uzyskał dobrą ocenę specjalistów. Przewidziana jest jego dalsza, 4-miejscowa wersja rozwojowa.

CAPRONI F-5

WŁOCHY

Dane techniczne

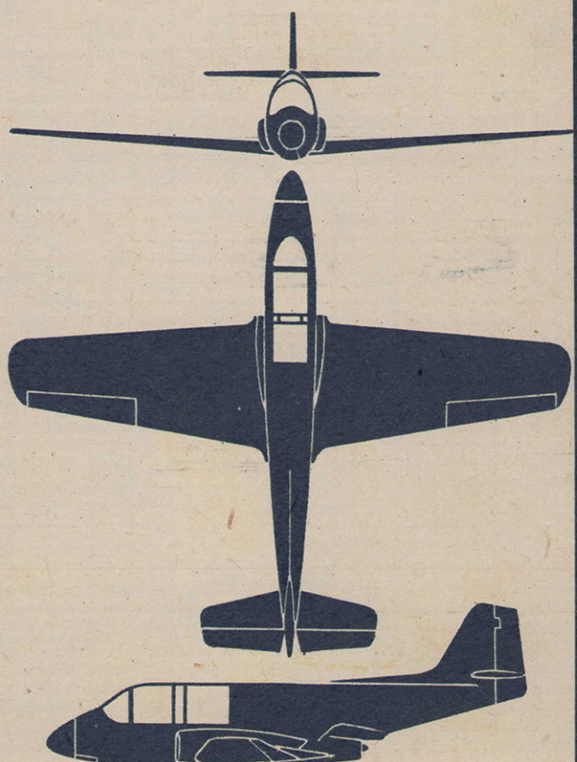
Wymiary:

rozpiętość — 7,85 m
długość — 6,62 m
powierzchnia nośna — 10 m

Ciężary:

ciężar konstrukcji — 450 kG
ciężar w locie — 720 kG
obciążenie powierzchni — 72 kG/m²
obciążenie mocy — 4,8 kG/kG

Osiągi:

prędkość max. — 400 km/h
prędkość lądowania — 95 km/h
wybieg — 220 m

inż. Z. J.